**Deutscher Bundestag** **Drucksache 14/8264**

**14. Wahlperiode** 19. 02. 2002

# Beschlussempfehlung und Bericht

## des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (15. Ausschuss)

**1. zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 14/6455 –**

**Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Anpassung bestimmter Bedingungen in der Seeschifffahrt an den internationalen Standard (Zweites Seeschifffahrtsanpassungsgesetz – SchAnpG2 –)**

**2. zu dem Gesetzentwurf der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Rainer Funke, Hildebrecht Braun (Augsburg), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 14/6892 –**

**Entwurf eines Seeunfalluntersuchungsgesetzes (SeeUG)**

**A. Problem**

Zu 1.

Es sind verbindliche Vorschriften des internationalen Seesicherheitssystems, insbesondere auf den Gebieten „Mindestsicherheitsanforderungen und Qualifizierung von Seeleuten an Bord“ und „Hafenstaatkontrolle“ sowie „Seeunfalluntersuchung“, in das Bundesrecht umzusetzen. Ergänzender gesetzlicher Nachholbedarf besteht vor allem hinsichtlich der Einführung eines neuen Verfahrens der amtlichen Untersuchung schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse in der Seefahrt nach dem internationalen Standard.

Zu 2.

Aus Artikel 94 Abs. 7 Satz 2 des UN-Seerechtsübereinkommens (SRÜ) und (für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge) aus Artikel 12 der Richtlinie 1999/35/EG ergibt sich die Verpflichtung des Bundesgesetzgebers, die Zusammenarbeit der deutschen Seeunfalluntersuchungsbehörden mit den Seeunfalluntersuchungsorganisationen anderer Staaten gesetzlich zu regeln.

### B. Lösung

Zu 1.

**Annahme des Gesetzentwurfs – Drucksache 14/6455 – mit aus der Beschlussempfehlung ersichtlichen Änderungen mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der FDP und PDS bei Nichtbeteiligung der Fraktion der CDU/CSU an der Abstimmung**

Zu 2.

**Ablehnung des Gesetzentwurfs – Drucksache 14/6892 – mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der PDS**

### C. Alternativen

Zu 1. Ablehnung des Gesetzentwurfs – Drucksache 14/6455 –.

Zu 2. Annahme des Gesetzentwurfs – Drucksache 14/6892 –.

### D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Gesetzentwurf – Drucksache 14/6455 – mit den aus der nachfolgend abgedruckten Zusammenstellung ersichtlichen Änderungen anzunehmen,

2. den Gesetzentwurf – Drucksache 14/6892 – abzulehnen.

Berlin, den 30. Januar 2002

**Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

**Eduard Oswald**
Vorsitzender

**Annette Faße**
Berichterstatterin

**Wolfgang Börnsen (Bönstrup)**
Berichterstatter

**Helmut Wilhelm (Amberg)**
Berichterstatter

**Hans-Michael Goldmann**
Berichterstatter

**Dr. Winfried Wolf**
Berichterstatter

# Zusammenstellung

## des Entwurfs eines Zweiten Gesetzes zur Anpassung bestimmter Bedingungen in der Seeschifffahrt an den internationalen Standard (Zweites Seeschifffahrtsanpassungsgesetz – SchAnpG2 –) – Drucksache 14/6455 – mit den Beschlüssen des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (15. Ausschuss)

| Entwurf | Beschlüsse des 15. Ausschusses |
|---|---|
| **Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Anpassung bestimmter Bedingungen in der Seeschifffahrt an den internationalen Standard (Zweites Seeschifffahrtsanpassungsgesetz – SchAnpG 2 –)*)** | **Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Anpassung bestimmter Bedingungen in der Seeschifffahrt an den internationalen Standard (Zweites Seeschifffahrtsanpassungsgesetz – SchAnpG 2 –)*)** |
| Vom … | Vom … |
| Der Deutsche Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen: | Der Deutsche Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen: |
| **Artikel 1** | **Artikel 1** |
| **Änderung des Seeaufgabengesetzes** | **Änderung des Seeaufgabengesetzes** |
| Das Seeaufgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 2986), geändert gemäß Artikel 266 der Siebenten Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom … (BGBl. I S. …), wird wie folgt geändert: | Das Seeaufgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 2986), geändert gemäß Artikel 266 der Siebenten Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom … (BGBl. I S. …), wird wie folgt geändert: |
| 1. In § 1 Nr. 4 werden die Wörter „die Regulierung der Magnetkompasse,“ aufgehoben. | 1. unverändert |

| Entwurf (Fußnote) | Beschlüsse des 15. Ausschusses (Fußnote) |
|---|---|
| *) Dieses Gesetz dient zugleich der Umsetzung der folgenden Richtlinien: | *) Dieses Gesetz dient zugleich der Umsetzung der folgenden Richtlinien: |
| 1. Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. EG Nr. L 319 S. 20); | 1. unverändert |
| 2. Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. EG Nr. L 319 S. 28) und Richtlinie 98/35/EG des Rates vom 25. Mai 1998 zur Änderung dieser Richtlinie (ABl. EG Nr. L 172 S. 1); | 2. **Richtlinie 2001/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. April 2001 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. EG Nr. L 136 S. 17);** |
| 3. Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) (ABl. EG Nr. L 157 S. 1) und Richtlinie 1999/97/EG der Kommission vom 13. Dezember 1999 zur Änderung dieser Richtlinie (ABl. EG Nr. L 331 S. 67) sowie | 3. unverändert |
| 4. Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr (ABl. EG Nr. L 138 S. 1). | 4. unverändert |

Entwurf

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „Die Anerkennung der für die Ausbildung geeigneten Schiffe sowie die Überwachung der Bordausbildung von Besatzungsmitgliedern“ durch die Wörter „Die Anerkennung der Schiffe, die für die Ausbildung von Besatzungsmitgliedern durch andere Einrichtungen als die der Länder geeignet sind, sowie die Überwachung dieser Ausbildung an Bord“ ersetzt.

b) Folgende neue Absätze 3 bis 7 werden angefügt:

„(3) Die Überprüfung im Sinne des Absatzes 2 Satz 1 geschieht im Rahmen der Erteilung oder der Verlängerung der Gültigkeitsdauer deutscher Befähigungszeugnisse, der Anerkennung gültiger ausländischer Befähigungszeugnisse und der Feststellung hinsichtlich erforderlicher Lehrgänge oder Tests, die auf Tätigkeiten des Schiffsdienstes bezogen sind.

(4) Die jeweiligen Anforderungen zur Gewährleistung des Schutzes des menschlichen Lebens auf See und der Meeresumwelt hinsichtlich der Ausbildung und Befähigung nach dem Internationalen Übereinkommen vom 7. Juli 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (BGBl. 1982 II S. 297 – STCW-Übereinkommen), zuletzt geändert durch Entschließung MSC.67 (68) des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (BGBl. 1999 II S. 154), in seiner jeweils innerstaatlich geltenden Fassung gelten für die dem STCW-Übereinkommen entsprechende Erteilung, Verlängerung oder Anerkennung von Befähigungszeugnissen im Sinne von Absatz 3 nach dem 1. Februar 2002 als erfüllt, wenn keine konkreten begründeten Beanstandungen entgegenstehen und der Bewerber nachweist, dass ihm

1. von der Ausbildungsstätte, zuständigen Berufsbildungsstelle oder Prüfungsstelle durch ein Zeugnis oder Zeugnisse der erfolgreiche Abschluss der jeweils erforderlichen Ausbildung und

2. hinsichtlich dieser jeweils erforderlichen Ausbildung sowie der Befähigung von einer oder mehreren zuständigen Stellen die Einhaltung der folgenden Vorschriften der Anlage zu dem STCW-Übereinkommen in der jeweils innerstaatlich geltenden Fassung

bescheinigt worden ist:

1. hinsichtlich der zugrunde liegenden Programme der Ausbildung die Einhaltung der Regel I/6,

2. hinsichtlich der Inhalte der Ausbildung die Einhaltung der Anforderungen der entsprechenden Kapitel, bei Betriebszeugnissen für Funker in Verbindung mit den am 1. Januar 1999 in Kraft getretenen Nummern S47.9 bis S47.16 und S47.25 der Vollzugsordnung für den Funkdienst, die durch Artikel 54 Abs. 1 der Konstitution der internationalen Fernmeldeunion vom 22. Dezember 1992

Beschlüsse des 15. Ausschusses

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „Die Anerkennung der für die Ausbildung geeigneten Schiffe sowie die Überwachung der Bordausbildung von Besatzungsmitgliedern“ durch die Wörter „Die Anerkennung der Schiffe, die für die Ausbildung von Besatzungsmitgliedern durch andere Einrichtungen als die **dem Recht** der Länder **unterliegenden** geeignet sind, sowie die Überwachung dieser Ausbildung an Bord“ ersetzt.

b) Folgende neue Absätze 3 bis 7 werden angefügt:

(3) unverändert

(4) Die jeweiligen Anforderungen zur Gewährleistung des Schutzes des menschlichen Lebens auf See und der Meeresumwelt hinsichtlich der Ausbildung und Befähigung nach dem Internationalen Übereinkommen vom 7. Juli 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (BGBl. 1982 II S. 297 – STCW-Übereinkommen), zuletzt geändert durch Entschließung MSC.67 (68) des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (BGBl. 1999 II S. 154), in seiner jeweils innerstaatlich geltenden Fassung gelten für die dem STCW-Übereinkommen entsprechende Erteilung, Verlängerung oder Anerkennung von Befähigungszeugnissen im Sinne von Absatz 3 nach dem 1. Februar 2002 als erfüllt, wenn keine konkreten begründeten Beanstandungen entgegenstehen **und die Einhaltung** der folgenden Vorschriften der Anlage zu dem STCW-Übereinkommen in der jeweils innerstaatlich geltenden Fassung **gewährleistet ist:**

1. bis 9. unverändert

Entwurf | Beschlüsse des 15. Ausschusses

(BGBl. 1996 II S. 1316) verbindlich gemacht worden ist (Verkehrsblatt 2000 S. 652, 660), in der jeweils geltenden Fassung,

3. hinsichtlich der Verwendung von Simulatoren die Einhaltung der Regel I/12,
4. hinsichtlich der schul- und hochschulrechtlichen oder beruflichen praktischen Schulung, Ausbildung und Befähigung an Bord die Einhaltung der Anforderungen der entsprechenden Kapitel in Verbindung mit Regel I/6,
5. hinsichtlich der Befähigung, Beaufsichtigung und Überwachung der Verantwortlichen für die Ausbildung und Befähigungsbewertung die Einhaltung der Regel I/6,
6. hinsichtlich der Überprüfung der fachlichen Kenntnisse und Fähigkeiten der Bewerber sowie hinsichtlich der Befähigungsbewertung die Einhaltung der Regel I/6,
7. hinsichtlich der ständigen Überwachung aller Tätigkeiten über ein Qualitätsmanagementsystem die Einhaltung der Regeln I/6 und I/8 Abs. 1,
8. hinsichtlich der fremdunterstützten Selbstkontrolle durch regelmäßige Beurteilung der nach den Nummern 1 bis 7 durchgeführten Maßnahmen und Aktionen seitens einer befähigten unabhängigen Stelle die Einhaltung der Regel I/8 Abs. 2 und
9. hinsichtlich der Überprüfung der erforderlichen Kenntnisse des deutschen Seerechts die Einhaltung der Regel I/10 Abs. 2.

(5) Die Anforderungen

(5) unverändert

1. der Leitlinien, die in der Richtlinie 92/29/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zum Zwecke einer besseren medizinischen Versorgung auf Schiffen (ABl. EG Nr. L 113 S. 19) in ihrer jeweils geltenden Fassung für Lehrgänge zur Auffrischung einer besonderen Ausbildung enthalten sind,
2. der in der Anlage zum STCW-Übereinkommen – ausgenommen Kapitel VI – vorgesehenen Befähigungsnormen für Lehrgänge zur Erneuerung von Befähigungszeugnissen nach Regel I/11 Abs. 1.2 der Anlage zu diesem Übereinkommen in ihrer jeweils geltenden Fassung

gelten hinsichtlich der genannten Lehrgänge im Sinne der Feststellung nach Absatz 3 als erfüllt, wenn keine konkreten begründeten Beanstandungen entgegenstehen und dem Bewerber von einer oder mehreren zuständigen Stellen die Teilnahme an dem jeweiligen Lehrgang und die Einhaltung dieser Anforderungen bescheinigt wurde.

(6) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann durch Rechtsverordnung Schiffssicherheitsaufgaben im Sinne des Absatzes 3 einzelnen Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes übertragen.

| Entwurf | Beschlüsse des 15. Ausschusses |
|---|---|
| (7) Der Bund kann bei Bedarf für Schiffssicherheitsaufgaben im Sinne des Absatzes 3 von den Ländern benannte Behörden der Landesverwaltung als Organ entleihen. Die Einzelheiten sind in Verwaltungsvereinbarungen mit dem jeweiligen Bundesland zu regeln. Diese Vereinbarungen sind im Bundesanzeiger bekannt zu machen.“ | |
| 3. Nach § 3d wird folgender neuer § 3e eingefügt: | **Die Nummer 3 wird gestrichen** |
| „§ 3e<br>Wird ein Schiff bei der Überprüfung im Sinne von § 14 des Schiffssicherheitsgesetzes vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860) und im Sinne<br>1. von Artikel 21 des Internationalen Freibordübereinkommens von 1966 (BGBl. 1969 II S. 249; 1977 II S. 164), das zuletzt durch das Protokoll vom 11. November 1988 (BGBl. 1994 II S. 2457, Anlagenband 1994 II Nr. 44) geändert worden ist,<br>2. von Artikel 12 des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 (BGBl. 1975 II S. 65),<br>3. des Übereinkommens vom 20. Oktober 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (BGBl. 1976 II S. 1017),<br>4. von Artikel 4 des Übereinkommens 147 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 29. Oktober 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen (BGBl. 1980 II S. 606) oder<br>5. von Artikel X des STCW-Übereinkommens<br>in ihrer jeweils innerstaatlich geltenden Fassung auf Grund von § 11 Abs. 1 des Schiffssicherheitsgesetzes vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860; zuletzt geändert durch Verordnung vom … 2001 (BGBl. I S. …)) in Verbindung mit Abschnitt D Nr. 6, 8 und 14 der Anlage zu diesem Gesetz in unangemessener Weise festgehalten oder aufgehalten, so hat der Eigentümer oder Betreiber gegen die Verkehrsbehörde, die dies amtlich veranlasst hat, Anspruch auf Ersatz des erlittenen Verlustes oder Schadens.“ | |
| 4. In § 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 wird das Wort „Magnetkompasse,“ gestrichen und das Wort „Ölhaftungsbescheinigungen“ durch das Wort „Haftungsbescheinigungen“ ersetzt. | 4. unverändert |
| 5. In § 7 Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „mit der Überwachung der Bordausbildung“ durch die Wörter „mit der Anerkennung der Schiffe und der Überwachung der Bordausbildung im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 2“ ersetzt. | 5. unverändert |
| 6. In § 8 Abs. 2 werden nach den Wörtern „bereitzustellen sowie“ die Wörter „auf Verlangen“ eingefügt. | 6. unverändert |
| 7. § 9 wird wie folgt geändert: | 7. unverändert |
| a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:<br>aa) Satz 1 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:<br>„3. Unbeschadet des Seemannsgesetzes die Anforderungen an die Besetzung von gewerblich genutzten Wasserfahrzeugen bis zu ei- | |

Entwurf | Beschlüsse des 15. Ausschusses

ner Rumpflänge von 24 Metern sowie von Traditionsschiffen und Sportfahrzeugen, die Eignung und Befähigung der Führer solcher Fahrzeuge und der auf ihnen tätigen Funker sowie die Voraussetzungen und das Verfahren, nach denen vorbehaltlich des Anwendungsbereichs des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes Befähigungsnachweise solcher Personen erteilt oder entzogen und Urkunden über den Befähigungsnachweis vorläufig sichergestellt oder eingezogen werden können;“

bb) In Satz 1 Nr. 7 wird die Angabe „1978“ durch die Angabe „1988“ ersetzt.

cc) In Satz 3 werden die Wörter „der Schiffstechnik weitere befähigte Schiffsbesichtiger-Gesellschaften zugelassen werden“ durch die Wörter „Organisationen, die Überprüfungen oder Besichtigungen im Auftrag eines Schiffseigentümers durchführen, anerkannt und zur Durchführung zugelassen werden“ ersetzt.

b) Folgender neuer Absatz 4 wird eingefügt:

„(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, zur Förderung der deutschen Handelsflotte im allgemeinen deutschen Interesse im Sinne des § 1 Nr. 1 durch Rechtsverordnung Maßnahmen zur Abwehr von Nachteilen für die Freiheit der wirtschaftlichen Betätigung der deutschen Schifffahrt zu regeln. Es kann hierzu insbesondere die Durchführung von Beförderungen zwischen zwei Punkten im deutschen Hoheitsgebiet mit einem Schiff unter ausländischer Flagge, das nicht die Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft oder eines Vertragsstaates des Europäischen Wirtschaftsraums führt, von der Zustimmung einer Wasser- und Schifffahrtsdirektion des Bundes abhängig machen.“

c) Absatz 5a wird Absatz 4a.

8. § 9e Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 werden nach dem Wort „Unterscheidungssignal“ die Wörter „, Typ, Vermessungsergebnis, Baujahr“ eingefügt.

b) In Nummer 2 werden die Wörter „oder Führers eines Schiffes oder eines sonst im Sinne des § 15 Verantwortlichen“ durch die Wörter „, Charterers oder Führers eines Schiffes“ ersetzt.

c) In Nummer 3 werden nach dem Wort „Klassifikationsgesellschaft“ die Wörter „und die Umstände ihres Tätigwerdens“ eingefügt.

d) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. bei der Festhaltung von Schiffen oder Folgemaßnahmen wie der Verweigerung des Hafenzugangs Häufigkeit, Gründe und Umstände dieser Maßnahmen und ihrer Aufhebung.“

8. unverändert

| Entwurf | Beschlüsse des 15. Ausschusses |
|---|---|
| 9. Folgender neuer § 9f wird eingefügt: | 9. unverändert |

„§ 9f
Verzeichnis über berufliche Befähigungen von Seeleuten

(1) Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie führt mit Wirkung vom 1. Februar 1997 ein Verzeichnis der im Sinne von § 2 erteilten, abgelaufenen oder erneuerten, ausgesetzten, widerrufenen oder als verloren oder vernichtet gemeldeten Befähigungszeugnisse einschließlich der zugehörigen Vermerke sowie der sonstigen beruflichen Befähigungsnachweise von Seeleuten (Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis – SBV).

(2) Das Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis wird geführt, um für Befähigungsnachweise von Seeleuten die Echtheits- und Gültigkeitsfeststellung durch die zuständigen Behörden zu gewährleisten. Es soll gleichzeitig den Seeleuten bei ihren Bewerbungen um eine Anstellung an Bord von Seeschiffen den Nachweis der beruflichen Eignung und Befähigung sowie die Anerkennung ihrer Befähigungszeugnisse erleichtern.

(3) Im Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis werden folgende Daten gespeichert:

1. Familienname, Vornamen, Geburtsname, Geburtsdatum und -ort,
2. Staatsangehörigkeit,
3. Art und Registernummer des Befähigungszeugnisses oder sonstigen -nachweises, Datum der Erteilung und Gültigkeitsdauer,
4. mit dem Befähigungszeugnis oder sonstigen -nachweis verbundene Befugnisse einschließlich eventueller Beschränkungen,
5. früher erteilte Befähigungszeugnisse oder sonstige -nachweise sowie
6. bestandskräftige oder vorläufig wirksame Entscheidungen einer Behörde über die Entziehung, den Widerruf, die Rücknahme, das Ruhen oder die Beschränkung der dem Befähigungszeugnis oder sonstigen -nachweis zugrunde liegenden Berechtigung.

(4) Die nach Absatz 3 gespeicherten personenbezogenen Daten dürfen, soweit dies zu den in Absatz 2 genannten Zwecken erforderlich ist, auf Antrag an die von der Eintragung betroffene Person, an Unternehmen oder an Behörden eines anderen Staates übermittelt werden, wenn dieser ein angemessenes Datenschutzniveau gewährleistet oder der Betroffene in die Übermittlung einwilligt.

(5) Der Empfänger ist in den Fällen des Absatzes 4 ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass die übermittelten Daten nur zu dem Zweck verarbeitet oder genutzt werden dürfen, zu dessen Erfüllung sie ihm übermittelt werden.

(6) Die Bundesbehörden, die für die Ausstellung der Befähigungszeugnisse oder sonstigen -nachweise zuständig sind, übermitteln dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie unverzüglich die nach Absatz 3 zu speichernden Daten zur Aufnahme in das Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis.“

| Entwurf | Beschlüsse des 15. Ausschusses |
|---|---|
| 10. § 15 wird wie folgt gefasst: | 10. § 15 wird wie folgt gefasst: |
| „§ 15 | „§ 15 |
| (1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig | (1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig |
| 1. entgegen § 8 Abs. 2 eine Maßnahme nicht gestattet, eine Arbeitskraft oder ein Hilfsmittel nicht oder nicht rechtzeitig bereitstellt, eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt oder eine Unterlage nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vorlegt, | 1. entgegen § 8 Abs. 2 eine Maßnahme nicht gestattet, eine Arbeitskraft oder ein Hilfsmittel **nicht bereitstellt**, eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt oder eine Unterlage nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vorlegt, |
| 2. einer Rechtsverordnung nach § 9 Abs. 1 Satz 1 oder 3, Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 oder 4 oder nach § 9b, jeweils auch in Verbindung mit § 9c, oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist, oder | 2. unverändert |
| 3. einer Rechtsverordnung nach § 9a Satz 1, auch in Verbindung mit § 9c, oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist. | 3. unverändert |
| (2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 2 mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Deutsche Mark, in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden. | (2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 2 mit einer Geldbuße bis zu **fünfundzwanzigtausend Euro**, in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu **fünftausend Euro** geahndet werden. |
| (3) Verwaltungsbehörden im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten sind in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest.“ | (3) unverändert |
| 11. § 20 Abs. 1 Nr. 5 wird wie folgt geändert: | 11. unverändert |
| a) Nach Buchstabe b wird der folgende neue Buchstabe c eingefügt: | |
| „c) Mecklenburg-Vorpommern vom 12. November 1992 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Mecklenburg-Vorpommern S. 660),“ | |
| b) Die Buchstaben c und d werden Buchstaben d und e. | |
| **Artikel 2** | **Artikel 2** |
| **Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz – SUG)** | **Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz – SUG)** |
| **Abschnitt 1 Allgemeine Vorschriften** | **Abschnitt 1 Allgemeine Vorschriften** |
| § 1 Zielsetzung und Geltungsbereich des Gesetzes | § 1 Zielsetzung und Geltungsbereich des Gesetzes |
| (1) Dieses Gesetz dient dazu, die Vorsorge für die Sicherheit der Seefahrt einschließlich des damit untrennbar im Zusammenhang stehenden Arbeitsschutzes von Beschäftigten auf Seeschiffen und des Umweltschutzes auf See durch Un- | (1) unverändert |

| Entwurf | Beschlüsse des 15. Ausschusses |
|---|---|
| tersuchung schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse unter Einhaltung der darauf bezogenen geltenden internationalen Untersuchungsregelungen zu verbessern. | |
| (2) Schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnisse im Sinne dieses Gesetzes sind durch oder im Zusammenhang mit dem Betrieb eines oder mehrerer Schiffe in der Seefahrt verursachte Ereignisse, durch die | (2) Schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnisse im Sinne dieses Gesetzes **sind im** Zusammenhang mit dem Betrieb **eines Schiffes** in der Seefahrt verursachte Ereignisse, durch die |
| 1. der Tod, das Verschwinden oder eine schwere Verletzung eines Menschen, | 1. der Tod, das Verschwinden oder eine schwere Verletzung eines Menschen, |
| 2. der Verlust, vermutliche Verlust oder Schiffbruch, das Aufgrundlaufen, die Aufgabe oder eine Kollision eines Schiffes, | 2. der Verlust, vermutliche Verlust oder Schiffbruch, das Aufgrundlaufen, die Aufgabe oder eine Kollision eines Schiffes, |
| 3. ein maritimer Umweltschaden als Folge einer Beschädigung eines oder mehrerer Schiffe oder ein sonstiger Sachschaden, | 3. ein maritimer Umweltschaden als Folge einer Beschädigung eines oder mehrerer Schiffe oder ein sonstiger Sachschaden, |
| 4. eine Gefahr für einen Menschen oder ein Schiff oder | 4. eine Gefahr für einen Menschen oder ein Schiff oder |
| 5. die Gefahr eines schweren Schadens an einem Schiff, einem meerestechnischen Bauwerk oder der Meeresumwelt | 5. die Gefahr eines schweren Schadens an einem Schiff, einem meerestechnischen Bauwerk oder der Meeresumwelt |
| verursacht worden ist. | verursacht worden ist. |
| (3) Dieses Gesetz gilt für die gesamte Seefahrt. Sie umfasst bei Seeschiffen auch das Aufsuchen, Benutzen und Verlassen der zugehörigen Lade-, Lösch-, Liege- und Werftplätze. | (3) Dieses Gesetz gilt für die gesamte Seefahrt. Sie umfasst bei Seeschiffen auch **Verkehrsvorgänge von, nach und in den an den Seeschifffahrtstraßen des Bundes gelegenen Häfen**. |
| (4) Dieses Gesetz gilt nicht für die Untersuchung von Vorkommnissen, an denen ausschließlich militärische Schiffe beteiligt sind. Im Übrigen wird für die Untersuchung von Vorkommnissen, an denen ein militärisches Schiff beteiligt ist, und durch die überwiegend militärische Belange berührt werden, zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und dem Bundesministerium der Verteidigung eine geeignete Regelung getroffen. | (4) unverändert |
| (5) Absatz 4 gilt entsprechend für Schiffe im Dienst der Länder in Bezug auf deren Verwaltungsbelange und hierfür zuständige Landesbehörden. | |
| § 2<br>Seefahrtbezogene internationale Untersuchungsregelungen | § 2<br>Seefahrtbezogene internationale Untersuchungsregelungen |
| (1) Seefahrtbezogene internationale Untersuchungsregelungen im Sinne dieses Gesetzes sind die in den Buchstaben A und C der Anlage aufgeführten Vorschriften des innerstaatlich geltenden Völkerrechts und die in den Buchstaben B und D der Anlage aufgeführten Vorschriften in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft in der jeweils angegebenen Fassung. | Seefahrtbezogene internationale Untersuchungsregelungen im Sinne dieses Gesetzes sind die in den Buchstaben A und C der Anlage aufgeführten Vorschriften des innerstaatlich geltenden Völkerrechts und die in den Buchstaben B und D der Anlage aufgeführten Vorschriften in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft in der jeweils angegebenen Fassung. |
| (2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, zur Abwehr von Gefahren im Sinne des Seeaufgabengesetzes durch Rechtsverordnung die Anlage in Anpassung an den Bestand der völkerrechtlich als verbindlich angenommenen und aufgrund innerstaatlichen Rechts anzuwendenden oder gemeinschaftsrechtlich in Kraft getretenen seefahrtbezogenen internationalen Untersuchungsregelungen zu ändern. | **Absatz 2 wird gestrichen** |

Entwurf

§ 3
Behördliche Aufgaben auf Grund von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften**)

Im Rahmen ihrer Zuständigkeiten nach diesem Gesetz haben die darin genannten Behörden des Bundes jeweils die Überprüfungs-, Gestaltungs- und Eingriffsbefugnisse, -aufgaben und -pflichten, die die in Buchstaben B und D der Anlage genannten Einzelregelungen den Mitgliedstaaten zur Verwaltung oder ihren Verwaltungsbehörden für einen Fall vorbehalten oder zuweisen.

**Abschnitt 2**
**Untersuchungen bei der Sicherheitsvorsorge durch verantwortliche Personen**

§ 4
Sachlicher Geltungsbereich des Abschnitts 2

Dieser Abschnitt gilt für Untersuchungen durch Ermittlung und Auswertung der Ursachen von im Schiffsbetrieb auftretenden schaden- oder gefahrverursachenden Vorkommnissen seitens nachstehend bestimmter verantwortlicher Personen in der Seefahrt sowie für organisatorische Maßnahmen dieser Personen.

§ 5
Organisatorische Maßnahmen für Untersuchungen

Der Eigentümer eines Schiffes unter der Bundesflagge hat dafür zu sorgen, dass

1. in seinem Unternehmen die dieses Schiff betreffenden Vorkommnisse im Sinne von § 4 Personen gemeldet werden, die in dem Unternehmen für die Sicherheit des Schiffsbetriebs beauftragt sind,
2. der jeweilige Schiffsführer dieses Schiffes unmissverständlich angewiesen wird, durch rechtzeitige Betätigung der entsprechenden Notfallvorrichtung am Schiffsdatenschreiber zu verhindern, dass Daten, die bei einem Vorkommnis im Sinne des § 4 von der automatischen Aufzeichnung und Speicherung erfasst worden sind, mit Erschöpfung der Speicherkapazität gelöscht werden.

§ 9 des Schiffssicherheitsgesetzes vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), zuletzt geändert gemäß Artikel … der Verordnung vom …, in der jeweils geltenden Fassung gilt in Bezug auf den Eigentümer entsprechend.

§ 6
Anpassung betrieblicher Sicherheitskonzepte

Die Vorkommnisse im Sinne von § 4 sind nach Maßgabe des Schiffssicherheitsgesetzes und der darin aufgeführten internationalen Schiffssicherheitsregelungen sowie der Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023), zuletzt geändert durch Artikel … der Verordnung vom …, in der jeweils innerstaatlich geltenden Fassung auf Veranlassung der beim Betrieb eines Schiffes nach dem Schiffssicherheitsgesetz für die Sicherheitsorganisation Verantwortlichen unverzüglich zu analy-

**) Diese Bestimmung dient der Umsetzung der in Buchstaben B und D der Anlage genannten gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften.

Beschlüsse des 15. Ausschusses

§ 3
unverändert

**Abschnitt 2**
**Untersuchungen bei der Sicherheitsvorsorge durch verantwortliche Personen**

§ 4
unverändert

§ 5
unverändert

§ 6
unverändert

Entwurf

sieren und zu untersuchen mit dem Ziel, das Konzept des Unternehmens für die Organisation von Sicherheitsanforderungen zur Gewährleistung eines sicheren Schiffsbetriebs und die Verhütung der Meeresverschmutzung nach Maßgabe der Ergebnisse der Untersuchung anzupassen.

§ 7
Verbesserung der Vorschriften von Klassifikationsgesellschaften

Liegen einer Zeugniserteilung durch eine deutsche Behörde eigene Vorschriften einer nach Maßgabe der Richtlinie 94/57/EG anerkannten Klassifikationsgesellschaft zugrunde, die hierzu eine Besichtigung des Schiffes durchgeführt hat, so hat die Klassifikationsgesellschaft nach einem ihr bekannt gewordenen Vorkommnis im Sinne von § 4, das den Schiffskörper, die Maschinen, die Elektroeinrichtungen oder die Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen dieses Schiffes betrifft, intern zu untersuchen, ob durch Verbesserung ihrer eigenen Vorschriften Sicherheitsmängel beseitigt oder verhindert werden können.

§ 8
Unterrichtung von Klassifikationsgesellschaften

Die beim Betrieb eines Schiffes nach dem Schiffssicherheitsgesetz für die Sicherheitsorganisation Verantwortlichen haben dafür zu sorgen, dass die in § 7 genannte Klassifikationsgesellschaft nach einem Vorkommnis im Sinne von § 4 unverzüglich hinsichtlich aller für die Mitwirkung der Klassifikationsgesellschaft in Bezug auf die Zeugniserteilung bedeutsamen technischen Gefahrumstände unterrichtet wird.

**Abschnitt 3**
**Amtliche Untersuchungen zur Sicherheitskultur des internationalen und nationalen Seesicherheitssystems**

**Unterabschnitt 1**
**Grundsätze**

§ 9
Zielsetzung und sachlicher Geltungsbereich des Abschnitts 3

(1) Dieser Abschnitt gilt für die amtliche Untersuchung schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse zur Sicherheitskultur des internationalen und nationalen Seesicherheitssystems sowie für die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten, die in diesem Zusammenhang anfallen.

(2) Die amtliche Untersuchung nach diesem Abschnitt dient ausschließlich den Zwecken, die Umstände der Vorkommnisse, ihre unmittelbaren und mittelbaren Ursachen und die den Schadens- oder Gefahreintritt begünstigenden Faktoren einschließlich der Schwachstellen des Seesicherheitssystems zu ermitteln, Sicherheitsempfehlungen für die Verhütung künftiger Unfälle und Gefährdungen zu gewinnen und im Interesse erhöhter Sicherheit die maritime Sicherheitspartnerschaft der für die Sicherheit Verantwortlichen zu stärken. Sie dient weder der Ermittlung von Tatsachen zum Zwecke der Zurechnung von Fehlern, um Nachteile für Einzelne herbeizuführen, noch dient sie der Feststellung von Verschulden, Haftung oder Ansprüchen.

Beschlüsse des 15. Ausschusses

§ 7
unverändert

§ 8
unverändert

**Abschnitt 3**
**Amtliche Untersuchungen zur Sicherheitskultur des internationalen und nationalen Seesicherheitssystems**

**Unterabschnitt 1**
**Grundsätze**

§ 9
Zielsetzung und sachlicher Geltungsbereich des Abschnitts 3

(1) unverändert

(2) Die amtliche Untersuchung nach diesem Abschnitt dient ausschließlich **folgenden** Zwecken**:**

**1. Ermittlung**

**a) der Umstände der Vorkommnisse,**

**b) der unmittelbaren und mittelbaren Ursachen, durch die es zu dem Vorkommnis gekommen ist, und**

**c) der Faktoren, die den Schadens- oder Gefahreintritt begünstigt haben – einschließlich von Schwachstellen des Seesicherheitssystems – ,**

Entwurf | Beschlüsse des 15. Ausschusses

**Beschlüsse des 15. Ausschusses:**

**2. Herausgabe von Untersuchungsberichten und insbesondere Sicherheitsempfehlungen zur Verhütung künftiger schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse sowie**

**3. im Interesse erhöhter Sicherheit Stärkung der maritimen Zusammenarbeit und Sicherheitspartnerschaft der für die Sicherheit Verantwortlichen.**

Sie dient weder der Ermittlung von Tatsachen zum Zwecke der Zurechnung von Fehlern, um Nachteile für Einzelne herbeizuführen, noch dient sie der Feststellung von Verschulden, Haftung oder Ansprüchen. **Jedoch sollte sie nicht deshalb von der uneingeschränkten Darstellung der Ursachen absehen, weil aus den Untersuchungsergebnissen Rückschlüsse auf ein schuldhaftes Verhalten oder auf eine haftungsrechtliche Verantwortlichkeit gezogen werden könnten.**

**Entwurf:**

§ 10
Internationale Untersuchungsregelungen im Sinne des Abschnitts 3

Die Anwendung der seefahrtbezogenen internationalen Untersuchungsregelungen nach den Buchstaben A und B der Anlage geschieht, soweit dieses Gesetz betroffen ist, im Rahmen dieses Abschnitts.

**Beschlüsse des 15. Ausschusses:**

§ 10
unverändert

**Entwurf:**

§ 11
Entscheidung über die Führung der Untersuchung nach Abschnitt 3

(1) Ein Untersuchungsverfahren nach diesem Abschnitt muss durchgeführt werden, soweit eine Untersuchung nach den in den Buchstaben A und B der Anlage genannten seefahrtbezogenen internationalen Untersuchungsregelungen vorzunehmen ist.

(2) Ein Untersuchungsverfahren nach diesem Abschnitt kann geführt werden, soweit dies im öffentlichen Interesse liegt und

1. – auch unter Berücksichtigung der Durchführbarkeit – Erkenntnisse zu erwarten sind, die voraussichtlich zu einer Erhöhung der Sicherheit in der Seefahrt, insbesondere durch Verbesserung geltender Vorschriften oder Einrichtungen für die Seefahrt, beitragen können, oder
2. ein Staat mit erheblichem Interesse eine Untersuchung im Sinne dieses Abschnitts beantragt und soweit sie durchführbar erscheint.

(3) Über die Führung der Untersuchung entscheidet der Direktor der Bundesstelle (§ 12) oder im Falle seiner Verhinderung sein Stellvertreter.

**Beschlüsse des 15. Ausschusses:**

§ 11
Entscheidung über die Führung der Untersuchung nach Abschnitt 3

(1) Ein Untersuchungverfahren nach diesem Abschnitt muss durchgeführt werden, soweit eine Untersuchung nach den in den Buchstaben A und B der Anlage genannten seefahrtbezogenen internationalen Untersuchungsregelungen vorzunehmen ist**, hinsichtlich des Artikels 94 Abs. 7 SRÜ auch bei Vorkommnissen in jeglichen Gewässern, wenn sie schwere Schäden an Schiffen unter der Bundesflagge zur Folge haben.**

(2) Ein Untersuchungsverfahren nach diesem Abschnitt **sollte** geführt werden, soweit dies im öffentlichen Interesse liegt**, insbesondere wenn**

1. – auch unter Berücksichtigung der Durchführbarkeit – Erkenntnisse zu erwarten sind, die voraussichtlich zu einer Erhöhung der Sicherheit in der Seefahrt, insbesondere durch Verbesserung geltender Vorschriften oder Einrichtungen für die Seefahrt, beitragen können, oder
2. ein Staat mit erheblichem Interesse eine Untersuchung im Sinne dieses Abschnitts beantragt und soweit sie durchführbar erscheint.

(3) unverändert

**Entwurf:**

**Unterabschnitt 2**
**Organisation**

§ 12
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

(1) Das Bundesoberseeamt in Hamburg wird in „Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung“ (Bundesstelle) umbe-

**Beschlüsse des 15. Ausschusses:**

**Unterabschnitt 2**
**Organisation**

§ 12
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

(1) unverändert

| Entwurf | Beschlüsse des 15. Ausschusses |
|---|---|
| nannt. Der Bundesstelle obliegt die amtliche Untersuchung nach diesem Abschnitt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen regelt den Aufbau der Bundesstelle. Sie wird von einem Direktor geleitet und im Übrigen mit Beamten, Angestellten und Arbeitern in erforderlicher Anzahl besetzt. Die Beamten sind unmittelbare Bundesbeamte. | |
| (2) Die Bundesstelle nimmt ihre Aufgaben funktionell und organisatorisch unabhängig von allen natürlichen und juristischen Personen wahr, deren Interessen mit ihren Aufgaben kollidieren könnten. | (2) unverändert |
| (3) Weisungen hinsichtlich der Einleitung oder Nichteinleitung sowie des Inhalts und des Umfangs einer Unfalluntersuchung sowie des Untersuchungsberichts oder der Sicherheitsempfehlungen dürfen der Bundesstelle nicht erteilt werden; die Bundesstelle darf gleichwohl erteilte Weisungen nicht befolgen. | (3) Weisungen hinsichtlich der Einleitung oder Nichteinleitung sowie des Inhalts und des Umfangs einer **Untersuchung** sowie des Untersuchungsberichts oder der Sicherheitsempfehlungen dürfen der Bundesstelle nicht erteilt werden; die Bundesstelle darf gleichwohl erteilte Weisungen nicht befolgen. |
| (4) Dem Direktor der Bundesstelle sind die Untersuchungsführer, Untersuchungsfachkräfte und weitere Fachkräfte unterstellt. Die Bundesstelle kann sich geeigneter privater Personen als Beauftragte für Unfalluntersuchung bedienen, die im Einzelfall nach Weisung der Bundesstelle und unter ihrer Fachaufsicht als deren Hilfsorgane arbeiten. Die Bundesstelle bestimmt den Umfang der von den Beauftragten durchzuführenden Untersuchungstätigkeit sowie ihre Rechte und Pflichten nach Maßgabe dieses Gesetzes. Die Beauftragten erhalten aus Mitteln der Bundesstelle Reisekostenvergütung nach den für Bundesbeamte geltenden Vorschriften und eine Entschädigung, die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen festgesetzt wird. Dieser Satz gilt entsprechend für Mitglieder der Kammer im Sinne des § 15 in Verbindung mit § 23 des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes vom 26. August 1998 (– FlUUG –, BGBl. I S. 2470), die nicht der Bundesstelle angehören. | (4) Dem Direktor der Bundesstelle sind die Untersuchungsführer, Untersuchungsfachkräfte und weitere Fachkräfte unterstellt. Die Bundesstelle kann sich geeigneter privater Personen als **Untersuchungsbeauftragte** bedienen, die im Einzelfall nach Weisung der Bundesstelle und unter ihrer Fachaufsicht als deren Hilfsorgane arbeiten. Die Bundesstelle bestimmt den Umfang der von den Beauftragten durchzuführenden Untersuchungstätigkeit sowie ihre Rechte und Pflichten nach Maßgabe dieses Gesetzes. Die Beauftragten erhalten aus Mitteln der Bundesstelle Reisekostenvergütung nach den für Bundesbeamte geltenden Vorschriften und eine Entschädigung, die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen festgesetzt wird. Dieser Satz gilt entsprechend für Mitglieder der Kammer im Sinne des § 15 in Verbindung mit § 23 des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes vom 26. August 1998 (– FlUUG –, BGBl. I S. 2470), die nicht der Bundesstelle angehören. |
| (5) Der Direktor der Bundesstelle und die Untersuchungsführer dürfen neben ihrem Amt kein anderes besoldetes Amt, kein Gewerbe und keinen Beruf ausüben und weder der Leitung oder dem Aufsichtsrat oder Verwaltungsrat eines auf Erwerb gerichteten Unternehmens noch einer gesetzgebenden Körperschaft des Bundes oder eines Landes angehören. Sie dürfen nicht gegen Entgelt außergerichtliche Gutachten abgeben. Sie dürfen keiner der in Absatz 2 genannten juristischen Personen angehören, sie vertreten, sie beraten oder für sie als Gutachter oder Sachverständige tätig werden. | (5) unverändert |
| (6) Der Direktor der Bundesstelle und die Untersuchungsführer müssen über umfassende technische und betriebliche Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiet des Seefahrtwesens verfügen sowie für die Befähigung zur Leitung einer umfangreichen Unfalluntersuchung ausreichend geschult sein. Die Bundesstelle hat dafür Sorge zu tragen, die fachlichen Fähigkeiten und Kenntnisse der Untersuchungsführer, der Untersuchungsfachkräfte und der weiteren Fachkräfte zu erhalten und der Entwicklung anzupassen. | |
| § 13<br>Verwaltungs- und Amtshilfe | § 13<br>unverändert |
| (1) Die Bundesstelle arbeitet mit der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung zusammen, soweit dies – insbeson- | |

Entwurf | Beschlüsse des 15. Ausschusses

dere aus wirtschaftlichen oder technischen Gründen – zweckmäßig erscheint.

(2) Die Bundesstelle kann insbesondere die See-Berufsgenossenschaft als Schiffssicherheitsbehörde, das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie sowie die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest zur Hilfe heranziehen, es sei denn, nach den konkreten Umständen ist nicht auszuschließen, dass das untersuchte Vorkommnis durch deren Verhalten oder ein Verhalten von deren Bediensteten oder von Bediensteten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ihres Amtsbezirks mitverursacht wurde.

(3) Die Bundesstelle kann zur Erfüllung ihrer Aufgaben mit Dienststellen der Bundesländer Vereinbarungen über Organleihe in bestimmten Einzelfällen abschließen, Absprachen über die Heranziehung von Nachweismitteln und Untersuchungsergebnissen treffen oder sonst in der ihr geeignet erscheinenden Weise zusammenarbeiten. Die Vereinbarungen sind im Verkehrsblatt bekannt zu machen.

(4) Die Bundesstelle kann nach Maßgabe des Unterabschnitts 3 an Untersuchungen durch ausländische Behörden teilnehmen oder die zuständigen Stellen anderer Staaten um Hilfe ersuchen oder diesen auf Ersuchen Hilfe gewähren und zu diesen Zwecken unmittelbar mit den zuständigen ausländischen Behörden zusammenarbeiten.

(5) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen trifft mit ausländischen Staaten nach Möglichkeit ergänzende Vereinbarungen über das bei Untersuchungen im Sinne dieses Abschnitts anzuwendende Verfahren, soweit dies für die Zusammenarbeit im Internationalen Seesicherheitssystem erforderlich erscheint.

(6) Die sonstigen Vorschriften und Grundsätze für die Verwaltungs- und Amtshilfe bleiben unberührt.

**Unterabschnitt 3**
**Durchführung**

§ 14
Unterrichtung ausländischer Staaten und der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO)

Ereignet sich ein Seeunfall im Sinne des Artikels 94 Abs. 7 oder des Artikels 221 Abs. 2 des Seerechtsübereinkommens (BGBl. 1994 II S.1798) im deutschen Hoheitsgebiet oder ist außerhalb desselben ein Schiff unter der Bundesflagge an einem solchen Seeunfall beteiligt, so unterrichtet die Bundesstelle unverzüglich

1. die in Betracht kommenden Flaggenstaaten,
2. den oder die anderen Staaten mit einem erheblichen Interesse an einer Seeunfalluntersuchung sowie
3. nach Maßgabe des IMO-Codes für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See (Verkehrsblatt 2000 S. 128, Anlagenband B 8124 S. 21) die Internationale Seeschifffahrts-Organisation.

**Unterabschnitt 3**
**Durchführung**

§ 14
unverändert

§ 15
Entsprechende Geltung des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes

(1) Die §§ 5 bis 29 FlUUG gelten – mit Ausnahme der §§ 6, 7, 14 Abs. 5, §§ 21, 24 und 26 Abs. 4 Satz 2 – für die

§ 15
Entsprechende Geltung des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes

(1) Die §§ 5 bis 29 FlUUG gelten – mit Ausnahme der §§ 6, 7, 14 Abs. 5, §§ 21, 24 und 26 Abs. 4 Satz 2 – für die

| Entwurf | Beschlüsse des 15. Ausschusses |
|---|---|
| Durchführung des Untersuchungsverfahrens nach diesem Abschnitt vorbehaltlich im Einzelfall zwingend anzuwendenden ausländischen Rechts entsprechend. Dabei entspricht dem Begriff | Durchführung des Untersuchungsverfahrens nach diesem Abschnitt vorbehaltlich im Einzelfall zwingend anzuwendenden ausländischen Rechts entsprechend. Dabei entspricht dem Begriff |
| 1. „Störung“ – ausgenommen in § 11 Abs. 2 Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz (FlUUG) – der Begriff „sonstiges Vorkommnis“, | 1. „Störung“ – ausgenommen in § 11 Abs. 2 FlUUG – der Begriff „sonstiges Vorkommnis“, |
| 2. „Luftfahrzeug“ der Begriff „Schiff“, | 2. „Luftfahrzeug“ der Begriff „Schiff“, |
| 3. „Halter“ der Begriff „Eigentümer oder Betreiber“, | 3. „Halter“ der Begriff „**Betreiber**“, |
| 4. „Flugschreiber“ der Begriff „Datenschreiber“, | 4. „Flugschreiber“ der Begriff „Datenschreiber“, |
| 5. „Flugsicherung“ der Begriff „maritime Verkehrssicherungsdienste“, | 5. „Flugsicherung“ der Begriff „maritime Verkehrssicherungsdienste“, |
| 6. „Luftsicherheit“, „Flugsicherheit“ und „Sicherheit in der Luftfahrt“ der Begriff „Sicherheit auf See“, | 6. „Luftsicherheit“, „Flugsicherheit“ und „Sicherheit in der Luftfahrt“ der Begriff „Sicherheit auf See“, |
| 7. „Zivilluftfahrt“ der Begriff „zivile Seefahrt“, | 7. „Zivilluftfahrt“ der Begriff „zivile Seefahrt“, |
| 8. „Flugplatzbetrieb“ der Begriff „Hafenbetrieb“, | 8. **„für den Flugplatzbetrieb zuständige Behörden“ der Begriff „für den Hafenbetrieb zuständige Behörden des Bundes“,** |
| 9. „Insasse“ der Begriff „Person an Bord“, | 9. „Insasse“ der Begriff „Person an Bord“, |
| 10. „Eintragungsstaat“ der Begriff „Flaggenstaat“, | 10. „Eintragungsstaat“ der Begriff „Flaggenstaat“, |
| 11. „Halterstaat“ der Begriff „Staat des Sitzes der Reederei“, | 11. „Halterstaat“ der Begriff „Staat des Sitzes **des Betreibers**“, |
| 12. „Berühren oder Verändern von Wrackteilen, Trümmerstücken oder sonstigem Inhalt des Luftfahrzeugs“ der Begriff „Berühren, Unterdrücken oder Verändern von Bestandteilen, Werkstoffproben oder sonstigem Inhalt des Schiffes“, | 12. „Berühren oder Verändern von Wrackteilen, Trümmerstücken oder sonstigem Inhalt des Luftfahrzeugs“ der Begriff „Berühren, Unterdrücken oder Verändern von Bestandteilen, Werkstoffproben oder sonstigem Inhalt des Schiffes“, |
| 13. „Flugbesatzung“ der Begriff „Kapitän und Besatzungsmitglieder, deren unmittelbare Verantwortungsbereiche betroffen sind“, | 13. „Flugbesatzung“ der Begriff „Kapitän und Besatzungsmitglieder, deren unmittelbare Verantwortungsbereiche betroffen sind“, |
| 14. „Luftfahrttechnik“ der Begriff „Technik in der Seefahrt“, | 14. „Luftfahrttechnik“ der Begriff „Technik in der Seefahrt“, |
| 15. „Flugbetrieb“ der Begriff „Schiffsbetrieb“ und | 15. „Flugbetrieb“ der Begriff „Schiffsbetrieb“ und |
| 16. „Flugunfall“ der Begriff „Seeunfall“. | 16. „Flugunfall“ der Begriff „**Vorkommnis im Sinne von § 1 Abs. 2**“. |
| (2) Eine Übermittlung an öffentliche Stellen im Sinne der § 5 Abs. 1 Satz 4 und Abs. 3 Satz 3, § 14 Abs. 9 und § 26 FlUUG oder eine Gewährung der Einsichtnahme in Akten und Berichte im Sinne des § 26 Abs. 2 und 3 FlUUG ist nur zulässig, soweit sie mit § 19 vereinbar ist. An die Stelle der Bezugnahme in § 26 Abs. 4 Satz 1 FlUUG auf die in § 6 Abs. 1 FlUUG genannten Stellen tritt die Bezugnahme auf die in § 14 genannten Stellen. | (2) unverändert |
| (3) An die Stelle des in § 8 Abs. 1, § 11 Abs. 1, § 18 Abs. 1 und § 25 Abs. 1 FlUUG genannten Untersuchungsauftrags oder -zwecks nach § 3 FlUUG treten die Untersuchungszwecke nach § 9 Abs. 2. | (3) unverändert |
| (4) „Grundstücke“ im Sinne des § 11 Abs. 1 Nr. 1 FlUUG sind auch die zum Betrieb von Schiffen oder zur Herstellung von Anlagen, Instrumenten und Geräten für den Schiffsbetrieb dienenden Betriebs- und Geschäftsräume im deutschen Hoheitsgebiet an Land im Sinne des § 8 Abs. 1 und 2 des Seeaufgabengesetzes. | (4) unverändert |

Entwurf

(5) An die Stelle der Entscheidungen über die Absperrung gegen den Zutritt zur Unfallstelle im Sinne des § 12 Abs. 1 Satz 1 FlUUG und den Zutritt zur abgesperrten Unfallstelle im Sinne des § 12 Abs. 1 Satz 3 FlUUG treten die Entscheidungen über die Absperrung und die Zulassung zur abgesperrten Unfallstelle, soweit eine Absperrung im Bereich der deutschen Hoheitsgewässer durchführbar ist.

(6) Zeugen können im Sinne des § 16 Abs. 3 Satz 2 FlUUG die Auskunft auch auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung sie der Gefahr eines gegen sie gerichteten Seeamtsverfahrens nach Abschnitt 4 oder eines erheblichen rechtlichen Nachteils aussetzen würde, der sie oder einen der in § 16 Abs. 3 FlUUG bezeichneten Angehörigen betrifft; hierüber sind sie zu belehren.

(7) An die Stelle der Versendung des Untersuchungsberichts im Sinne des § 18 Abs. 3 Nr. 2 FlUUG tritt die Versendung an die Internationale Seeschifffahrts-Organisation. Sie unterbleibt, wenn der IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See eine solche Versendung nicht vorsieht. Eine Versendung im Sinne des § 18 Abs. 3 Nr. 3 und des § 19 Abs. 5 FlUUG an die Kommission der Europäischen Gemeinschaft findet statt, wenn dies in einem Rechtsakt der Gemeinschaft vorgesehen ist.

(8) „Stellen“ im Sinne des § 19 Abs. 2 FlUUG können im Rahmen der Sicherheitspartnerschaft auch einzelne Personen, Unternehmen oder Verbände sein.

§ 16
Benennung des federführenden Staates und der Teilnehmer am Untersuchungsverfahren

(1) Hat die Bundesstelle wegen eines Seeunfalls oder eines anderen Vorkommnisses auf See ein Untersuchungsverfahren eingeleitet, an dem auch ein ausländischer Staat ein erhebliches Interesse hat, so werden auf Ersuchen dieses Staates im gegenseitigen Einvernehmen benannt

1. der für die Untersuchung federführende Staat und
2. bei Benennung Deutschlands als federführender Staat die Teilnehmer im Sinne von § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 14 FlUUG.

(2) Ist Deutschland federführender Staat, so sorgt die Bundesstelle dafür, dass eine gemeinsame Untersuchungsstrategie ausgearbeitet und die mit der Führung der Untersu-

Beschlüsse des 15. Ausschusses

(5) unverändert

**(6) Bei Seeunfällen in deutschen Hoheitsgewässern prüft die Bundesstelle, ob genauere Erkenntnisse dadurch gewonnen werden können, dass sie Sachverständige mit spezifischen Kenntnissen des jeweiligen Schifffahrtsreviers im Sinne des § 12 Abs. 4 beauftragt oder im Sinne des § 14 Abs. 4 FlUUG hinzuzieht.**

**(7)** Zeugen können im Sinne des § 16 Abs. 3 Satz 2 FlUUG die Auskunft auch auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung sie der Gefahr eines gegen sie gerichteten Seeamtsverfahrens nach Abschnitt 4 oder eines erheblichen rechtlichen Nachteils aussetzen würde, der sie oder einen der in § 16 Abs. 3 FlUUG bezeichneten Angehörigen betrifft; hierüber sind sie zu belehren.

**(8) Anhörungsberechtigt im Sinne des § 17 FlUUG, Adressat im Sinne des § 18 Abs. 3 Nr. 1 FlUUG und antragsberechtigt im Sinne des § 22 FlUUG sind auch die in § 7 genannten Klassifikationsgesellschaften und bei Unfällen, die zum Tode eines Besatzmitglieds im Sinne des Absatzes 1 Satz 2 Nr. 13 geführt haben, auch dessen Ehegatte oder Lebenspartner oder ein volljähriger Abkömmling des Verstorbenen.**

**(9)** An die Stelle der Versendung des Untersuchungsberichts im Sinne des § 18 Abs. 3 Nr. 2 FlUUG tritt die Versendung an die Internationale Seeschifffahrts-Organisation. Sie unterbleibt, wenn der IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See eine solche Versendung nicht vorsieht. Eine Versendung im Sinne des § 18 Abs. 3 Nr. 3 und des § 19 Abs. 5 FlUUG an die Kommission der Europäischen Gemeinschaft findet statt, wenn dies in einem Rechtsakt der Gemeinschaft vorgesehen ist.

**(10)** „Stellen“ im Sinne des § 19 Abs. 2 FlUUG können im Rahmen der Sicherheitspartnerschaft auch einzelne Personen, Unternehmen oder Verbände sein.

§ 16
unverändert

Entwurf

chung sowie der dazugehörigen Koordinierung beauftragte Person oder Stelle benannt wird.

(3) Eine Untersuchung der Bundesstelle, die für Deutschland als federführenden Staat eingeleitet worden ist, kann fortgeführt werden, auch wenn das Verfahren nach Absatz 1 noch nicht abgeschlossen ist.

(4) Die Bundesstelle kann mit Zustimmung eines anderen Staates mit erheblichem Interesse Untersuchungen nach diesem Abschnitt zugleich für diesen führen.

§ 17
Teilnahme an einer Untersuchung anderer Staaten

Die Bundesstelle kann davon absehen, Deutschland als federführenden Staat zu benennen, soweit sie ihre Mitwirkung im Sinne von § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 5 FlUUG an der Untersuchung eines anderen Staates zur Erreichung des Untersuchungszwecks für ausreichend hält.

§ 18
Verweisung auf Verfahren der IMO

Die Begriffe „Staat mit erheblichem Interesse", „federführender Staat" und „Seeunfall" in den §§ 11, 14, 16 und 17 haben dieselbe Bedeutung wie in dem IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See.

§ 19
Freigabe von Aufzeichnungen und Verwertung von Aussagen

(1) Die Bundesstelle darf Aufzeichnungen über von ihr erhobene

1. Aussagen oder Meinungsäußerungen von Personen,
2. Mitteilungen, die zwischen Personen ausgetauscht worden sind, die am Betrieb eines Schiffes beteiligt waren, sowie
3. Mitteilungen ärztlichen oder persönlichen Inhalts einschließlich gesundheitlicher Daten und bildlicher Darstellungen, die Personen betreffen, die an dem Unfall oder einem anderen Vorkommnis auf See beteiligt waren,

zu keinem anderen Zweck als dem einer Untersuchung im Sinne dieses Abschnitts freigeben, es sei denn

1. die Bundesstelle oder die für die Rechtsanwendung zuständige Behörde eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Gemeinschaft, der die Untersuchung durchführt, hat entschieden, dass die Auswirkungen ihrer Freigabe die negativen Auswirkungen überwiegen, die ein solches Vorgehen im In- und Ausland auf diese oder eine künftige Untersuchung haben kann, und
2. der Staat, der den betreffenden Aufzeichnungsinhalt zur Verfügung gestellt hat, hat die Freigabe genehmigt.

(2) Diese Aufzeichnungen werden in den Abschlussbericht oder in seine Anhänge nur in zusammengefasster Form und nur dann aufgenommen, wenn sie von Belang für die Analyse des untersuchten Vorkommnisses sind. Personenbezogene Daten sind in den Aufzeichnungen zu anonymisieren, es sei denn, dies wäre mit dem Zweck einer nach Absatz 1 zulässigen Freigabe unvereinbar. Teile von Auf-

Beschlüsse des 15. Ausschusses

§ 17
unverändert

§ 18
unverändert

§ 19
Freigabe von Aufzeichnungen und Verwertung von Aussagen

(1) Die Bundesstelle darf Aufzeichnungen über von ihr erhobene

1. Aussagen oder Meinungsäußerungen von Personen,
2. Mitteilungen, die zwischen Personen ausgetauscht worden sind, die am Betrieb eines Schiffes beteiligt waren, sowie
3. Mitteilungen ärztlichen oder persönlichen Inhalts einschließlich gesundheitlicher Daten und bildlicher Darstellungen, die Personen betreffen, die an dem Unfall oder einem anderen Vorkommnis auf See beteiligt waren,

zu keinem anderen Zweck als dem einer Untersuchung im Sinne dieses Abschnitts freigeben, **soweit dem nicht im Rahmen der Anwendung einer internationalen Untersuchungsregelung nach Abschnitt 1 der Anlage in Verbindung mit Artikel 94 Abs. 5 des Seerechtsübereinkommens und Abschnitt 10 des in § 14 Nr. 3 genannten IMO-Codes eine Entscheidung einer zuständigen Justizbehörde eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft oder außerhalb dieses Anwendungsbereichs eine sonstige Entscheidung einer deutschen Justizbehörde, die im Rahmen des § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 8 Abs. 1 Satz 2 FlUUG getroffen wird, entgegensteht.**

(2) unverändert

| Entwurf | Beschlüsse des 15. Ausschusses |
|---|---|
| zeichnungen, die im Sinne von Satz 1 belanglos und nicht im Abschlussbericht enthalten sind, werden nicht freigegeben. | |
| (3) Die Bundesstelle erteilt ihre Zustimmung zur Teilnahme eines bevollmächtigten Vertreters eines ausländischen Staates nach § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 14 FlUUG, sofern nichts anderes vorgeschrieben ist, nur dann, wenn dieser Staat zugesichert hat, dass er hinsichtlich der Verfügbarkeit der Nachweismittel die Gegenseitigkeit gewährt und dass er im Sinne des Abschnitts 10 des IMO-Codes für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See eine Freigabe der gewonnenen Unterlagen und Erkenntnisse nur vornimmt, soweit dies unter den Einschränkungen der Absätze 2 und 3 zulässig ist. | (3) unverändert |
| (4) Aussagen einer Person im Rahmen einer Untersuchung nach diesem Abschnitt dürfen nicht zu Lasten des Aussagenden verwertet werden. | (4) unverändert |
| **Abschnitt 4**<br>**Normvollzug gegenüber einzelnen an Bord verantwortlichen Personen im Verwaltungsverfahren** | **Abschnitt 4**<br>**Normvollzug gegenüber einzelnen an Bord verantwortlichen Personen im Verwaltungsverfahren** |
| **Unterabschnitt 1**<br>**Grundsätze, Vorprüfung** | **Unterabschnitt 1**<br>**Grundsätze, Vorprüfung** |
| § 20<br>Sachlicher Geltungsbereich des Abschnitts 4, Verwaltungsverfahren | § 20<br>unverändert |
| Dieser Abschnitt gilt für die Ermittlung und Auswertung der Ursachen schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse in Bezug auf Inhaber von<br>1. Berechtigungen, die im Rahmen der Bundesaufgabe nach § 2 des Seeaufgabengesetzes in der jeweils geltenden Fassung erteilt wurden, und<br>2. Fahrerlaubnissen für Sportboote oder sonstige Fahrzeuge, die im Rahmen des Seeaufgabengesetzes erteilt wurden,<br>(Berechtigungen) sowie auf Inhaber von Befähigungszeugnissen oder Fahrerlaubnissen, die von einer ausländischen Behörde oder für die Binnenschifffahrt ausgestellt sind, als Verfahren im Sinne des § 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes. | |
| § 21<br>Internationale Untersuchungsregelungen im Sinne des Abschnitts 4 | § 21<br>unverändert |
| Die Anwendung der seefahrtbezogenen internationalen Untersuchungsregelungen nach den Buchstaben C und D der Anlage geschieht, soweit dieses Gesetz betroffen ist, im Rahmen dieses Abschnitts. | |
| § 22<br>Vorprüfung | § 22<br>**Öffentliches Untersuchungsinteresse** |
| (1) Bestehen hinreichende tatsächliche Anhaltspunkte, dass eine Berechtigung zu entziehen oder die Ausübung der mit ihr oder einem Befähigungszeugnis oder einer Fahrerlaubnis verbundenen Befugnisse zu beschränken ist, so führt die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest unverzüglich eine Vorprüfung durch. | (1) Bestehen hinreichende tatsächliche Anhaltspunkte, dass eine Berechtigung zu entziehen oder die Ausübung der mit ihr oder einem Befähigungszeugnis oder einer Fahrerlaubnis verbundenen Befugnisse zu beschränken ist, so führt die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest unverzüglich eine **Prüfung des Untersuchungsinteresses durch**. |

| Entwurf | Beschlüsse des 15. Ausschusses |
|---|---|
| (2) Hinreichende Anhaltspunkte im Sinne von Absatz 1 sind insbesondere anzunehmen, wenn nach den in den Buchstaben C oder D der Anlage enthaltenen internationalen Untersuchungsregelungen der Sachverhalt überprüft werden muss. | (2) unverändert |
| (3) Bieten die Ermittlungen der Behörde genügenden Anlass zu der Annahme, dass eine Maßnahme nach Absatz 1 mit Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, so beantragt sie unverzüglich bei dem zuständigen Seeamt, den Fall nach diesem Abschnitt in Bezug auf den von dem Verdacht betroffenen Berechtigten (Beteiligter) zu untersuchen. | (3) unverändert |
| (4) Wurde eine Berechtigung im Rahmen der Berufsausübung für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ausgeübt, so berichtet die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest über alle ihr bekannten Anhaltspunkte im Sinne des Absatzes 1 an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, von dem sie angewiesen werden kann, einen Antrag nach Absatz 3 zu stellen. | (4) unverändert |
| (5) Zuständigkeiten und Befugnisse nach anderen Rechtsvorschriften zur Entziehung von Berechtigungen, Beschränkung ihrer Ausübung oder Sicherstellung oder Beschlagnahme der entsprechenden Urkunden bleiben unberührt. | (5) unverändert |
| § 23<br>Pflicht zur Durchführung oder Einstellung der Untersuchung nach Abschnitt 4 | § 23<br>Pflicht zur Durchführung oder Einstellung der Untersuchung nach Abschnitt 4 |
| (1) Eine Untersuchung nach diesem Abschnitt ist durchzuführen, soweit die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest einen Antrag nach § 22 Abs. 3 gestellt hat. | (1) unverändert |
| (2) Die Untersuchung nach diesem Abschnitt ist einzustellen, wenn der Beteiligte gegenüber einer nach diesem Abschnitt zuständigen Behörde schriftlich unwiderruflich erklärt hat, dass er während der nächsten dreißig Monate – oder bei Verdacht der Vorprüfungsbehörde auf dauerhaftes Fehlen eines der in § 31 Abs. 1 Satz 1 genannten subjektiven Merkmale auf Dauer – von seiner Berechtigung keinen Gebrauch machen wird, und wenn er dieser Behörde die entsprechenden Berechtigungsurkunden für die jeweilige Dauer unwiderruflich zur Verwahrung übergeben hat. Die zuständige Behörde kann Auflagen anordnen und die in Satz 1 vorgesehenen Fristen bei Vorliegen besonderer Gründe verkürzen. § 31 Abs. 5 gilt entsprechend. | (2) Die Untersuchung nach diesem Abschnitt ist einzustellen, wenn der Beteiligte gegenüber einer nach diesem Abschnitt zuständigen Behörde schriftlich unwiderruflich erklärt hat, dass er während der nächsten dreißig Monate oder bei Verdacht der **Behörde nach § 22 Abs. 1** auf dauerhaftes Fehlen eines der in § 31 Abs. 1 Satz 1 genannten subjektiven Merkmale auf Dauer – von seiner Berechtigung keinen Gebrauch machen wird, und wenn er dieser Behörde die entsprechenden Berechtigungsurkunden für die jeweilige Dauer unwiderruflich zur Verwahrung übergeben hat. Die zuständige Behörde kann Auflagen anordnen und die in Satz 1 vorgesehenen Fristen bei Vorliegen besonderer Gründe verkürzen. § 31 Abs. 5 gilt entsprechend. |
| **Unterabschnitt 2<br>Organe der seeamtlichen Untersuchung** | **Unterabschnitt 2<br>Organe der seeamtlichen Untersuchung** |
| § 24<br>Zuständigkeit der Seeämter | § 24<br>unverändert |
| (1) Die Untersuchung nach diesem Abschnitt obliegt den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest. Sie bilden Untersuchungsausschüsse (Seeämter) in Hamburg, Kiel und Rostock sowie Bremerhaven und Emden. | |
| (2) Das Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die örtliche Zuständigkeit der Seeämter zu bestimmen. | |
| (3) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erlässt eine Geschäftsordnung für die See- | |

| Entwurf | Beschlüsse des 15. Ausschusses |
|---|---|
| ämter; vor ihrem Erlass sind die Küstenländer zu hören. Die Geschäftsordnung ist im Verkehrsblatt bekannt zu machen. | |
| § 25<br>Besetzung der Seeämter | § 25<br>Besetzung der Seeämter |
| (1) Die Seeämter entscheiden in der Besetzung mit einem Vorsitzenden, einem Ständigen Beisitzer und drei ehrenamtlichen Beisitzern. | (1) Die Seeämter entscheiden in der Besetzung mit einem Vorsitzenden, einem Ständigen Beisitzer und **zwei** ehrenamtlichen Beisitzern. |
| (2) Der Vorsitzende und die Beisitzer haben gleiches Stimmrecht. Dem Vorsitzenden und den Beisitzern dürfen keine Weisungen für den Inhalt des Spruchs (§ 30) erteilt werden. Entscheidungen außerhalb der mündlichen Verhandlung (§ 29) trifft der Vorsitzende. | (2) **Beschlüsse werden mit Stimmenmehrheit gefasst. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.** Dem Vorsitzenden und den Beisitzern dürfen keine Weisungen für den Inhalt des Spruchs (§ 30) erteilt werden. Entscheidungen außerhalb der mündlichen Verhandlung (§ 29) trifft der Vorsitzende. |
| (3) Der Vorsitzende der Seeämter muss die Befähigung zum Richteramt nach dem Deutschen Richtergesetz besitzen. Die Ständigen Beisitzer der Seeämter müssen, wenn es sich um Berechtigungen für Kauffahrteischiffe handelt, die Befähigung zum Kapitän auf entsprechenden Schiffen besitzen und über ausreichende Erfahrungen in der Führung eines Seeschiffes verfügen. | (3) unverändert |
| § 26<br>Ehrenamtliche Beisitzer | § 26<br>unverändert |
| (1) Die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest stellen eine Vorschlagsliste für die ehrenamtlichen Beisitzer der Seeämter ihres Bereichs auf. In die Listen werden Personen aufgenommen, die von den beteiligten Bundes- und Landesbehörden, Berufs- und Interessenvertretungen benannt werden. | |
| (2) Jede Wasser- und Schifffahrtsdirektion wählt aus den Vorschlagslisten die erforderliche Anzahl von ehrenamtlichen Beisitzern aus (Beisitzerliste) und bestellt die Beisitzer für eine ehrenamtliche Tätigkeit. | |
| (3) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen<br>1. die Personengruppen, aus denen die Beisitzer auszuwählen sind,<br>2. die fachlichen Anforderungen an die Beisitzer und<br>3. die Angaben, die die Beisitzerliste enthalten muss. | |
| (4) Die ehrenamtlichen Beisitzer sind vom Vorsitzenden aus der Beisitzerliste zu den Sitzungen heranzuziehen. Dabei ist unter Berücksichtigung der Bordfunktion des oder der Beteiligten sowie des Ortes und der Art des zugrunde liegenden Sachverhalts die sachkundige und unabhängige Besetzung sicherzustellen. Die ehrenamtlichen Beisitzer sind berechtigt und verpflichtet, sich über die Ergebnisse der Ermittlungen zu unterrichten. | |
| **Unterabschnitt 3<br>Seeamtsverfahren** | **Unterabschnitt 3<br>Seeamtsverfahren** |
| § 27<br>Beweisaufnahme | § 27<br>unverändert |
| (1) Außerhalb der mündlichen Verhandlung sind Beweise aufzunehmen, wenn der Sachverhalt es erfordert oder | |

| Entwurf | Beschlüsse des 15. Ausschusses |
| --- | --- |
| die Beweisaufnahme in der Verhandlung voraussichtlich nicht möglich oder besonders erschwert sein würde. Zur Beweisaufnahme sind der Ständige Beisitzer und nach Lage des Falles, weitere Beisitzer hinzuzuziehen. § 29 Abs. 7 und 8 findet Anwendung. Das Seeamt ist befugt, bei der Ermittlung des Sachverhalts eine Versicherung an Eides Statt abzunehmen. | |
| (2) Behörden und Stellen, deren Geschäftsbereiche von dem zugrunde liegenden Sachverhalt unmittelbar betroffen sind, sollen von einer beabsichtigten Beweisaufnahme unterrichtet werden; erstrecken sich die Ermittlungen auf ein Schiff unter fremder Flagge, soll, und zwar auch von der Vollstreckung einer Anordnung nach § 28 Abs. 1 Satz 2, die zuständige konsularische Vertretung benachrichtigt werden. | |
| § 28<br>Auskunfts-, Herausgabe- und Aufbewahrungspflichten | § 28<br>unverändert |
| (1) Die nach dem Schiffssicherheitsgesetz in der jeweils geltenden Fassung für die Sicherheit des Schiffes Verantwortlichen sind nach Maßgabe dieser Verantwortlichkeit verpflichtet, dem Seeamt auf Verlangen über die Beschaffenheit, Besatzung, den Liegeort und den Reiseplan der von dem zugrunde liegenden Sachverhalt betroffenen Schiffe Auskunft zu erteilen. Die für die Untersuchung erheblichen Unterlagen und Gegenstände sind auf Verlangen von demjenigen herauszugeben, der sie in Gewahrsam hat oder verfügungsbefugt ist; dies gilt insbesondere für die benutzten Seekarten, Seetagebücher sowie technischen Aufzeichnungen und Unterlagen. Die nach Satz 2 angeforderten Unterlagen sind von den herausgabepflichtigen Personen bis zum Abschluss der seeamtlichen Untersuchung aufzubewahren. | |
| (2) Die Herausgabe von Unterlagen kann verweigert werden, wenn das Bundesministerium der Verteidigung dies aus Gründen der militärischen Sicherheit für erforderlich hält. | |
| § 29<br>Mündliche Verhandlung | § 29<br>Mündliche Verhandlung |
| (1) Im Untersuchungsverfahren des Seeamtes findet eine mündliche Verhandlung statt, soweit nicht sämtliche Beteiligten dem gegenüber dem Vorsitzenden unwiderruflich widersprechen. | (1) unverändert |
| (2) Die Beteiligten werden zur mündlichen Verhandlung mit angemessener Frist schriftlich geladen und sind verpflichtet, hierzu persönlich zu erscheinen. Ist eine schriftliche Ladung zur mündlichen Verhandlung nicht rechtzeitig möglich, so kann sie auch durch Telefon, Telegramm, Fernschreiben, Telefax oder Boten bewirkt werden. Die Ladung enthält den Hinweis, dass sich der Beteiligte der Hilfe eines Beistandes bedienen kann und dass bei unentschuldigtem Fernbleiben des zum Erscheinen verpflichteten Beteiligten dessen zwangsweise Vorführung angeordnet werden kann. | (2) unverändert |
| (3) Der Verhandlungstermin ist den Behörden und Stellen, deren Aufgaben unmittelbar berührt werden, mitzuteilen. Ist der Inhaber eines ausländischen Befähigungszeugnisses beteiligt, ist der Verhandlungstermin der zuständigen konsularischen Vertretung mitzuteilen. | (3) unverändert |

| Entwurf | Beschlüsse des 15. Ausschusses |
|---|---|
| (4) Das Seeamt soll die Verhandlung so fördern, dass sie möglichst in einem Termin erledigt werden kann. | (4) unverändert |
| (5) Die mündliche Verhandlung ist öffentlich, soweit nicht ein Beteiligter dem gegenüber dem Vorsitzenden widerspricht. Das Seeamt kann für die Verhandlung oder für einen Teil davon die Öffentlichkeit auch ausschließen, wenn | (5) Die mündliche Verhandlung ist öffentlich, soweit nicht ein **Betroffener** dem gegenüber dem Vorsitzenden widerspricht. Das Seeamt kann für die Verhandlung oder für einen Teil davon die Öffentlichkeit auch ausschließen, wenn |
| 1. eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zu besorgen ist oder | 1. eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zu besorgen ist oder |
| 2. militärische Angelegenheiten geheimzuhalten oder wichtige Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisse zu wahren sind. | 2. militärische Angelegenheiten geheimzuhalten oder wichtige Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisse zu wahren sind. |
| Der Ausschluss der Öffentlichkeit aus anderen Gründen als denen der Geheimhaltung militärischer Angelegenheiten oder der Wahrung wichtiger Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisse steht der Anwesenheit amtlicher Vertreter anderer Staaten nicht entgegen. | Der Ausschluss der Öffentlichkeit aus anderen Gründen als denen der Geheimhaltung militärischer Angelegenheiten oder der Wahrung wichtiger Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisse steht der Anwesenheit amtlicher Vertreter anderer Staaten nicht entgegen. |
| (6) Der Vorsitzende eröffnet und leitet die mündliche Verhandlung. Soweit dieses Gesetz keine Verfahrensregelungen enthält, bestimmt der Vorsitzende den Gang der Verhandlung nach pflichtgemäßem Ermessen. Die §§ 66, 68 Abs. 2 und 3 und § 71 des Verwaltungsverfahrensgesetzes finden Anwendung. Wer erst im Verlauf der mündlichen Verhandlung als Beteiligter zu dem Verfahren hinzugezogen wird, kann verlangen, dass die mündliche Verhandlung ausgesetzt wird, insbesondere wenn er einen Beistand hinzuziehen oder Akteneinsicht nehmen will. Der Beteiligte ist hierauf hinzuweisen. | (6) unverändert |
| (7) Auf die Mitwirkung von Zeugen und Sachverständigen findet § 65 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit der Maßgabe Anwendung, dass die Vorschriften über Zeugen auch für Beteiligte gelten. Beteiligte können die Aussage über Fragen verweigern, deren Beantwortung sie der Gefahr einer Maßnahme nach § 31 Abs. 1, 2 oder 4 aussetzen würde. Für die eidliche Vernehmung ist auch das Gericht des Ortes zuständig, an dem die mündliche Verhandlung stattfindet. Beteiligte werden nicht eidlich vernommen. | (7) unverändert |
| (8) Über die mündliche Verhandlung ist eine Niederschrift zu fertigen. Die Niederschrift muss Angaben enthalten über | (8) unverändert |
| 1. den Ort und den Tag der Verhandlung, | |
| 2. die Namen des Vorsitzenden, des Schriftführers und der Beisitzer des Seeamtes, der erschienenen Beteiligten, Zeugen und Sachverständigen, | |
| 3. den behandelten zugrunde liegenden Sachverhalt, | |
| 4. den wesentlichen Inhalt der Aussagen der Beteiligten, der Zeugen und Sachverständigen und | |
| 5. das Ergebnis eines Augenscheines. Die Niederschrift ist von dem Vorsitzenden und vom Schriftführer zu unterzeichnen. | |
| § 30<br>Spruch des Seeamtes | § 30<br>unverändert |
| (1) Das Untersuchungsverfahren wird durch Spruch abgeschlossen. Das Seeamt entscheidet unter Würdigung des Gesamtergebnisses des Verfahrens. | |

Entwurf

Beschlüsse des 15. Ausschusses

(2) Der Spruch enthält

1. Feststellungen über die zugrunde liegenden Tatsachen,
2. die Entscheidung, dass ein fehlerhaftes Verhalten eines Beteiligten vorliegt, sofern die Untersuchung dies ergeben hat,
3. unter den nach § 31 Abs. 1 bis 4 jeweils dafür maßgebenden Voraussetzungen
   a) die befristete oder unbefristete Untersagung der Ausübung von Befugnissen (Fahrverbot) (§ 31 Abs. 1 und 4), erforderlichenfalls mit Auflagen (§ 31 Abs. 2),
   b) die Entziehung einer Berechtigung (§ 31 Abs. 2) oder
   c) die Erlaubnis, ein minderes Befähigungszeugnis auszustellen (§ 31 Abs. 3),
4. in den Fällen der Nummer 3 Buchst. a eine Entscheidung, ob ein Vermerk über ein Fahrverbot von mehr als 12 Monaten Dauer in eine Urkunde über die Berechtigung einzutragen ist, und
5. in den Fällen der Nummer 3 Buchst. a und b eine Entscheidung, ob eine vorläufige Sicherstellung und amtliche Verwahrung der über die Berechtigung ausgestellten Urkunde oder Urkunden oder eine Beschlagnahme zum Zwecke einer Eintragung nach Nummer 4 vorzunehmen ist.

Der Spruch lautet auf Einstellung des Verfahrens, wenn sich herausstellt, dass die Voraussetzungen der §§ 20 bis 23 nicht vorliegen. Der Spruch enthält eine Kostenentscheidung.

(3) Der Spruch darf eine Entscheidung nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 nur enthalten, wenn er auf Grund dieser Entscheidung auch eine Entscheidung nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 3 enthält. Das Seeamt kann ein fehlerhaftes Verhalten eines Beteiligten feststellen, wenn dieser nach der Überzeugung des Seeamtes Rechtsvorschriften, Verwaltungsanordnungen, Richtlinien oder allgemeine für seinen Verantwortungsbereich geltende Grundsätze, insbesondere allgemeine Grundsätze der Schiffsführung, der Schiffsbetriebstechnik, des Funkdienstes, der Sicherheit der Schifffahrt, des Umweltschutzes auf See oder allgemein anerkannte Regeln der Technik nicht beachtet hat.

(4) Der Spruch darf Entscheidungen nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 oder 3 nur enthalten, wenn

1. das Seeamt sie zur mündlichen oder schriftlichen Erörterung gestellt hat und
2. der Beteiligte ausreichend Gelegenheit zur Stellungnahme gegenüber dem Seeamt hatte oder trotz ordnungsgemäßer Ladung zur mündlichen Verhandlung ohne ausreichende Entschuldigung nicht erschien. Ist der Beteiligte bei einer mündlichen Verhandlung abwesend, so darf der Spruch Entscheidungen nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 oder 3 nur enthalten, wenn der Beteiligte zuvor auf diese Möglichkeit hingewiesen worden ist.

(5) Der Spruch ist schriftlich abzufassen und von dem Vorsitzenden und den Beisitzern zu unterzeichnen. Er soll binnen eines Monats vollständig vorliegen. In den Gründen sind die zugrunde liegenden Tatsachen darzustellen. Die

Entwurf

Beschlüsse des 15. Ausschusses

Beteiligten und ihre Berechtigungen oder Fahrerlaubnisse sind genau zu bezeichnen. Das Ergebnis der Beweisaufnahme ist zu würdigen. Es sind die Umstände anzugeben, die für den Spruch maßgebend waren.

(6) Der Spruch ist den Beteiligten zuzustellen. Auf Antrag erhalten sie eine Ausfertigung der Niederschrift über die mündliche Verhandlung.

(7) Das Seeamt teilt vollziehbare Entscheidungen im Sinne von Absatz 2 Satz 1 Nr. 3 bis 5 auch den folgenden Stellen mit:

1. Stellen, die die betreffenden Berechtigungen erteilt oder Zeugnisse ausgestellt haben, bei Fahrerlaubnissen für in Deutschland registrierte Sportboote der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest;
2. in den Fällen, in denen das Seeamt weder die Eintragung eines Vermerks noch die vorläufige Sicherstellung und amtliche Verwahrung einer Urkunde angeordnet hat, den im Rahmen des Seeaufgabengesetzes mit dem schifffahrtspolizeilichen Vollzug beauftragten Behörden.

(8) Unanfechtbare Sprüche des Seeamtes können vollständig – einschließlich der Schiffsnamen, soweit es zur Erfüllung der öffentlichen Aufgabe nach diesem Abschnitt erforderlich ist – oder in gekürzter Fassung in einer amtlichen Entscheidungssammlung veröffentlicht werden, wenn die Namen der natürlichen Personen in der Veröffentlichung anonymisiert werden. Beruht der Spruch auf einem nichtöffentlichen Verfahren, so sind bei der Entscheidung über die Veröffentlichung die Umstände zu berücksichtigen, auf denen die Nichtöffentlichkeit des Verfahrens beruht.

§ 31
Entzug und Beschränkung der Ausübung von Berechtigungen

§ 31
unverändert

(1) Das Seeamt hat im Spruch ein Fahrverbot für höchstens dreißig Monate auszusprechen, wenn es zu der Überzeugung gelangt ist, dass eine solche Maßnahme für die Sicherheit der Seefahrt im Sinne des § 1 erforderlich ist, weil der Inhaber der Berechtigung während dieser Zeit nicht die für eine Tätigkeit als Schiffsführer oder sonst in der Seefahrt Verantwortlicher gebotene körperliche oder geistige Eignung oder das für diese Tätigkeit gebotene Verantwortungsbewußtsein besitzt. Ein solcher Mangel ist in der Regel anzunehmen, wenn der Inhaber infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage war, den Dienst an Bord sicher auszuüben. Falls der Inhaber mehr als ein Befähigungszeugnis besitzt, kann im Spruch ausgesprochen werden, dass die Ausübung einzelner Befugnisse unbeschränkt bleibt.

(2) Hält das Seeamt eine Maßnahme nach Absatz 1 aus besonderen Gründen zur Sicherheit der Seefahrt nicht für ausreichend, so kann es zusätzliche Auflagen anordnen oder die Berechtigung auf Dauer entziehen.

(3) Die Erteilung einer Berechtigung, deren Befugnisse in der entzogenen oder hinsichtlich der Ausübung beschränkten Berechtigung eingeschlossen sind, kann zugelassen werden.

| Entwurf | Beschlüsse des 15. Ausschusses |
|---|---|
| (4) Unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 1 und 2 kann gegenüber dem Inhaber eines nicht von einer Behörde der Bundesrepublik Deutschland ausgestellten Befähigungszeugnisses oder einer ausländischen Fahrerlaubnis für Sportboote oder sonstige Fahrzeuge sowie eines Befähigungszeugnisses der Binnenschifffahrt für alle oder bestimmte deutsche Hoheitsgewässer ein Fahrverbot ausgesprochen werden. | |
| (5) Wird die Ausübung einer Berechtigung im Sinne des Absatzes 1 oder 4 beschränkt, so ruht diese; die damit verbundene Befugnis darf vom Zeitpunkt des Spruchs – und nach einer gerichtlichen Anfechtungsklage oder Einlegung eines sonstigen Rechtsmittels vom Zeitpunkt der Abweisung des Rechtsbehelfs – an bis zum Ablauf der hierfür im Spruch bezeichneten Frist und zur Erfüllung von Auflagen nach Absatz 2, soweit vorhanden, nicht mehr ausgeübt werden. Befinden sich in den Fällen des § 30 Abs. 2 Nr. 4 und 5 die über die Berechtigung ausgestellten Urkunden nicht im Besitz des Seeamtes, sind sie vom Inhaber unverzüglich dem Seeamt abzuliefern oder im Falle eines Fahrverbots zur Eintragung vorzulegen. § 111a Abs. 5 der Strafprozessordnung gilt entsprechend. | |
| (6) Befähigungszeugnisse sowie Fahrerlaubnisse für Sportboote, die von einer Behörde der Deutschen Demokratischen Republik ausgestellt sind, gelten im Sinne dieser Vorschrift als von einer Behörde der Bundesrepublik Deutschland ausgestellt. | |
| **Unterabschnitt 4**<br>**Kosten** | **Unterabschnitt 4**<br>**Kosten** |
| § 32<br>Gebühren und Auslagen | § 32<br>unverändert |
| (1) Für Amtshandlungen nach § 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 werden Gebühren erhoben. | |
| (2) Gebühren werden auch für einen erfolglos eingelegten Widerspruch erhoben. | |
| (3) Auslagen werden von einem Beteiligten nur erhoben, wenn das Seeamt gegen ihn eine Maßnahme nach § 31 Abs. 1, 2 oder 4 angeordnet hat. | |
| (4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die Gebührentatbestände und die Gebührenhöhe zu bestimmen und dabei feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen. | |
| **Unterabschnitt 5**<br>**Verwaltungsgerichtliche Anfechtung** | **Unterabschnitt 5**<br>**Rechtsbehelfe** |
| § 33<br>Vorverfahren | § 33<br>Widerspruchsverfahren |
| (1) Vor Erhebung einer verwaltungsgerichtlichen Klage gegen den Spruch eines Seeamtes bedarf es keiner Nachprüfung in einem Vorverfahren.<br><br>(2) Über einen Widerspruch gegen einen sonstigen Verwaltungsakt eines Seeamtes entscheidet die für das Seeamt zuständige Wasser- und Schifffahrtsdirektion. | **Gegen Verwaltungsakte der Seeämter kann innerhalb eines Monats nach ihrer Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Widerspruchsbehörde ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord. Dem Widerspruch kann das Seeamt nicht nach § 72 der Verwaltungsgerichtsordnung abhelfen.** |

| Entwurf | Beschlüsse des 15. Ausschusses |
|---|---|
| **Abschnitt 5**<br>**Bußgeld-, Schluss- und Übergangsvorschriften** | **Abschnitt 5**<br>**Bußgeld-, Schluss- und Übergangsvorschriften** |
| **Unterabschnitt 1**<br>**Bußgeldvorschriften** | **Unterabschnitt 1**<br>**Bußgeldvorschriften** |
| § 34<br>Bußgeldvorschriften | § 34<br>unverändert |
| (1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig<br>1. entgegen § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 12 Abs. 2 Satz 1 des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes die Unfallstelle oder Unfallspuren vor der Freigabe verändert oder Bestandteile, Werkstoffproben oder sonstigen Inhalt des Schiffs vor der Freigabe unterdrückt oder verändert,<br>2. sich ohne Zustimmung nach § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 14 Abs. 7 Satz 1 des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes zum Stand der Untersuchung oder zu einzelnen Ergebnissen öffentlich äußert,<br>3. entgegen § 15 Abs. 1 in Verbindung mit § 16 Abs. 3 Satz 1 des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes der Pflicht zur wahrheitsgemäßen Aussage oder zur Erstattung von Gutachten nicht nachkommt,<br>4. entgegen § 28 Abs. 1 eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt, eine Unterlage oder einen Gegenstand nicht oder nicht rechtzeitig herausgibt oder eine Unterlage nicht oder nicht für die vorgeschriebene Dauer aufbewahrt,<br>5. einem vollziehbaren Fahrverbot nach § 31 Abs. 4 zuwiderhandelt oder<br>6. entgegen § 31 Abs. 5 Satz 2 eine dort genannte Urkunde nicht oder nicht rechtzeitig abliefert oder nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt. | |
| (2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden. | |
| **(3) Verwaltungsbehörden im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten sind die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest.** | |
| **Unterabschnitt 2**<br>**Schlussvorschriften** | **Unterabschnitt 2**<br>**Schlussvorschriften** |
| § 35<br>Vollzugsvereinbarungen zwischen Bund und Küstenländern | § 35<br>unverändert |
| Dieses Gesetz berührt nicht die über die Vereinbarungen über die Ausübung der schifffahrtpolizeilichen Vollzugsaufgaben erlassenen Gesetze der Länder<br>1. Bremen vom 12. April 1955 (Gesetzblatt der Freien Hansestadt Bremen S. 59) und vom 28. Juni 1983 (Bremer Gesetzblatt S. 405),<br>2. Hamburg vom 5. Mai 1956 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt S. 83) und vom 16. Dezember 1982 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt S. 387),<br>3. Mecklenburg-Vorpommern vom 12. November 1992 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Mecklenburg-Vorpommern S. 660), | |

Entwurf

4. Niedersachsen vom 23. Dezember 1955 (Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt S. 293) und vom 2. Juni 1982 (Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt S. 153),
5. Schleswig-Holstein vom 15. Juli 1955 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein S. 137) und vom 10. Dezember 1984 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein S. 247).

§ 36
Einschränkung von Grundrechten

Das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird nach Maßgabe dieses Gesetzes eingeschränkt.

Anlage zum Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz

**Internationale seefahrtbezogene Untersuchungsregelungen**

**Abschnitt 1**
**Amtliche Untersuchungen zur Sicherheitskultur**

**A. Allgemein anerkannte völkerrechtliche Vorschriften über Verpflichtungen zur Durchführung von Untersuchungen schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse und zur internationalen Zusammenarbeit:**

1. Artikel 94 Abs. 7 – auch in Verbindung mit Artikel 58 Abs. 2 – sowie Artikel 194 Abs. 1 und 3 Buchst. b des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (SRÜ) (BGBl. 1994 II S. 1798)
2. Artikel 2 Buchst. g des Übereinkommens Nr. 147 der Internationalen Arbeits-Organisation (ILO) über Mindestnormen auf Handelsschiffen1) (BGBl. 1980 II S. 606)
3. Kapitel I Teil C der Anlage zum Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS)1)

   (BGBl. 1979 II S. 141; Bekanntmachung der Neufassung in der amtlichen deutschen Übersetzung: BGBl. 1998 II S. 2579)
4. Artikel 23 des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966[1)] (BGBl. 1969 II S. 249)
5. Artikel 6 und 12 des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL)[1)] (BGBl. 1982 II S. 2; Bekanntmachung der Neufassung in der amtlichen deutschen Übersetzung: BGBl. 1996 II S. 399)

Beschlüsse des 15. Ausschusses

§ 36
unverändert

Anlage zum Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz

**Internationale seefahrtbezogene Untersuchungsregelungen**

**Abschnitt 1**
**Amtliche Untersuchungen zur Sicherheitskultur**

unverändert

[1)] Jeweils auch in Verbindung mit Artikel 94 Abs. 5 SRÜ. Hierzu insbesondere: Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO), Entschließung A.849(20) vom 27. November 1997, geändert durch Entschließung A.884(21) vom 25. November 1999 (deutsche amtliche Übersetzung bekannt gemacht im Verkehrsblatt 2000 S. 128, Anlagenband B 8124 S. 21)

Entwurf

**B. Richtlinienbestimmungen der Europäischen Gemeinschaft über die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen auf See:**

– Artikel 5 und 12 in Verbindung mit Artikel 1 bis 3 der Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr[2] (ABl. EG Nr. L 138 S. 1)

**Abschnitt 2**
**Normvollzug zur Seesicherheit**

**C. Allgemein anerkannte völkerrechtliche Regeln der Untersuchung:**

1. Verpflichtungen zu Untersuchungsmaßnahmen:

1.1 Artikel 94 Abs. 6 Satz 2 – auch in Verbindung mit Artikel 58 Abs. 2 – SRÜ

1.2 Regel I/5 Abs. 1 der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW) (BGBl. 1982 II S. 297; 1988 II S. 1118)[3]

2. Schranken der Untersuchung:

Artikel 97 Abs. 3 SRÜ

**D. Richtlinienbestimmungen der Europäischen Gemeinschaft über den Berechtigungsentzug:**

– Artikel 5b Abs. 1 der Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. EG Nr. L 319 S. 28), eingeführt durch Artikel 1 in Verbindung mit Artikel 2 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 98/35/EG des Rates vom 25. Mai 1998[3] (ABl. EG Nr. L 172 S. 1)

**Artikel 3**

**Änderung der Verordnung zur Durchführung des Seeunfalluntersuchungsgesetzes**

Die Verordnung zur Durchführung des Seeunfalluntersuchungsgesetzes vom 5. Juni 1986 (BGBl. I S. 860), zuletzt geändert durch Artikel 7 der Verordnung vom 7. Dezember 1994 (BGBl. I S. 3744), wird wie folgt geändert:

1. Die Bezeichnung und Abkürzung der Verordnung werden wie folgt gefasst:

„Verordnung zur Durchführung des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (DVSUG)“

[2] Artikel 2 Buchst. p und Artikel 12 dieser Richtlinie verweisen zusätzlich auf den in Fußnote 1 dieser Anlage genannten IMO-Code.

[3] Auch in Verbindung mit Artikel 94 Abs. 5 SRÜ

Beschlüsse des 15. Ausschusses

**Abschnitt 2**
**Normvollzug zur Seesicherheit**

**C. Allgemein anerkannte völkerrechtliche Regeln der Untersuchung:**

unverändert

**D. Richtlinienbestimmungen der Europäischen Gemeinschaft über den Berechtigungsentzug**

**– Artikel 8 Abs. 1 der Richtlinie 2001/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. April 2001 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten[3] (ABl. EG Nr. L 136 S. 17).**

**Artikel 3**

**Änderung der Verordnung zur Durchführung des Seeunfalluntersuchungsgesetzes**

Die Verordnung zur Durchführung des Seeunfalluntersuchungsgesetzes vom 5. Juni 1986 (BGBl. I S. 860), zuletzt geändert durch Artikel 7 der Verordnung vom 7. Dezember 1994 (BGBl. I S. 3744), wird wie folgt geändert:

1. unverändert

[3] Auch in Verbindung mit Artikel 94 Abs. 5 SRÜ

| Entwurf | Beschlüsse des 15. Ausschusses |
|---|---|
| 2. Abschnitt 1 wird wie folgt gefasst: | 2. unverändert |

„Abschnitt 1

§ 1
Zuständigkeit des Seeamtes Kiel

Das Seeamt Kiel ist zuständig im Sinne von § 24 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes vom … (BGBl. I S. …) in der jeweils geltenden Fassung, wenn die Berechtigung oder Befugnis von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord oder vom oder im Land Schleswig-Holstein erteilt worden ist oder wenn in besonderem Maße die Sicherheit der Seefahrt im Zuständigkeitsbereich der Wasser- und Schifffahrtsämter Lübeck, Kiel-Holtenau, Brunsbüttel oder Tönning oder in den angrenzenden Häfen berührt ist.

§ 2
Zuständigkeit des Seeamtes Hamburg

Das Seeamt Hamburg ist zuständig im Sinne von § 24 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes, wenn die Berechtigung oder Befugnis vom oder im Land Hamburg erteilt worden ist oder wenn in besonderem Maße die Sicherheit der Seefahrt im Zuständigkeitsbereich der Wasser- und Schifffahrtsämter Hamburg oder Cuxhaven oder in den angrenzenden Häfen berührt ist.

§ 3
Zuständigkeit des Seeamtes Bremerhaven

Das Seeamt Bremerhaven ist zuständig im Sinne von § 24 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes, wenn die Berechtigung oder Befugnis vom oder im Land Bremen erteilt worden ist oder wenn in besonderem Maße die Sicherheit der Seefahrt im Zuständigkeitsbereich der Wasser- und Schifffahrtsämter Bremen oder Bremerhaven oder in den angrenzenden Häfen berührt ist.

§ 4
Zuständigkeit des Seeamtes Emden

Das Seeamt Emden ist zuständig im Sinne von § 24 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes, wenn die Berechtigung oder Befugnis von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest oder vom oder im Land Niedersachsen erteilt worden ist oder wenn in besonderem Maße die Sicherheit der Seefahrt im Zuständigkeitsbereich der Wasser- und Schifffahrtsämter Emden oder Wilhelmshaven oder in den angrenzenden Häfen berührt ist.

§ 4a
Zuständigkeit des Seeamtes Rostock

Das Seeamt Rostock ist zuständig im Sinne von § 24 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes, wenn die Berechtigung oder Befugnis vom oder im Land Mecklenburg-Vorpommern oder von einer Dienststelle der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik erteilt worden ist oder wenn in besonderem Maße die Sicherheit der Seefahrt im Zuständigkeitsbereich des Wasser- und Schifffahrtsamts Stralsund oder in den angrenzenden Häfen berührt ist.

Entwurf

§ 4b
Mehrere Zuständigkeiten

Mehrere Verfahren, denen ein gleicher Sachverhalt zugrunde liegt, sollen nicht von unterschiedlichen Seeämtern durchgeführt werden. Zuständig ist das Seeamt, das als erstes den Sachverhalt zugrunde gelegt hat, sonst das Seeamt, das der Vorsitzende bestimmt."

3. In § 5 Abs. 1 werden die Wörter „beim Bundesoberseeamt und" mit Wirkung zum 31. Dezember 2001 gestrichen.

4. In § 7 werden die Wörter „und das Bundesoberseeamt" mit Wirkung zum 31. Dezember 2001 gestrichen.

5. § 8 wird gestrichen.

6. Die Anlage wird wie folgt gefasst:

**„Anlage**
(zu § 7)

Gebührenverzeichnis

| Nr. | Gebührentatbestand/ Rechtsgrundlage | Gebühr Deutsche Mark |
|---|---|---|
| 1 | Entzug einer Berechtigung im Sinne von § 20 Nr. 1 SUG oder Untersagung der Ausübung von Befugnissen hieraus (§ 31 Abs. 1, 2 und 4 SUG) | 500,– |
| 2 | Entzug einer Fahrerlaubnis für Sportboote oder sonstige Fahrzeuge im Sinne von § 20 Nr. 2 SUG oder Untersagung der Ausübung von Befugnissen hieraus (§ 31 Abs. 1, 2 und 4 SUG) | 400,– |
| 3 | Erfolgloser Widerspruch gegen die Anordnung der Herausgabe von für die Untersuchung erheblichen Unterlagen und Gegenständen (§ 28 Abs. 1 Satz 2 SUG)" | 150,– |

Beschlüsse des 15. Ausschusses

3. In § 5 Abs. 1 werden die Wörter „beim Bundesoberseeamt **und" gestrichen**.

4. In § 7 werden die Wörter „und das **Bundesoberseeamt" gestrichen**.

5. unverändert

6. Die Anlage wird wie folgt gefasst:

**„Anlage**
(zu § 7)

Gebührenverzeichnis

| Nr. | Gebührentatbestand/ Rechtsgrundlage | Gebühr Euro |
|---|---|---|
| 1 | Entzug einer Berechtigung im Sinne von § 20 Nr. 1 SUG oder Untersagung der Ausübung von Befugnissen hieraus (§ 31 Abs. 1, 2 und 4 SUG) | 250,– |
| 2 | Entzug einer Fahrerlaubnis für Sportboote oder sonstige Fahrzeuge im Sinne von § 20 Nr. 2 SUG oder Untersagung der Ausübung von Befugnissen hieraus (§ 31 Abs. 1, 2 und 4 SUG) | 200,– |
| 3 | Erfolgloser Widerspruch gegen die Anordnung der Herausgabe von für die Untersuchung erheblichen Unterlagen und Gegenständen (§ 28 Abs. 1 Satz 2 SUG)" | 75,– |

Entwurf

## Artikel 4

## Änderung der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt

Die Verordnung über die Sicherung der Seefahrt vom 27. Juli 1993 (BGBl. I S. 1417), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 28. September 1999 (BGBl. I S. 1938), wird wie folgt geändert:

1. Nach § 6 wird folgender neuer § 6a eingefügt:

„§ 6a
Meldung bestimmter schaden- oder gefahrverursachender Vorkommnisse

(1) Der Schiffsführer eines Schiffes, das die Bundesflagge führt, oder bei dessen Verhinderung ein anderes Besatzungsmitglied oder, sofern keine dieser Personen

Beschlüsse des 15. Ausschusses

## Artikel 4

## Änderung der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt

unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 15. Ausschusses

dazu in der Lage ist, der Betreiber des Schiffes, hat der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung unverzüglich jedes das Schiff betreffende schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnis im Sinne von Absatz 2 zu melden und möglichst folgende Angaben zu übermitteln:

1. Name und derzeitiger Aufenthalt des Meldenden,
2. Ort (geographische Position) und Zeit des Unfalls,
3. Name, IMO-Identifikationsnummer, Rufzeichen und Flagge des Schiffes sowie Rufnummer des zu diesem Schiff gehörenden mobilen Seefunkdienstes (MMSI),
4. Typ, Verwendungszweck, Länge und Tiefgang des Schiffes,
5. Name des Betreibers des Schiffes,
6. Name des verantwortlichen Schiffsführers,
7. Herkunfts- und Zielhafen des Schiffes,
8. Anzahl der Besatzungsmitglieder und weiteren Personen an Bord,
9. Umfang des Personen- und Sachschadens,
10. Angaben über beförderte Güter,
11. Darstellung des Verlaufs des Vorkommnisses,
12. Angaben über andere Schiffe, die am Unfall beteiligt sind,
13. Wetterbedingungen,
14. Darstellung der Gefahr einer Meeresverschmutzung.

(2) Als Vorkommnis im Sinne des Absatzes 1 gilt jedes Ereignis beim Betrieb des Schiffes in der Seefahrt, wenn auf Grund des Betriebes

1. eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist oder vermisst wird oder die Besatzung erheblich gefährdet wird,
2. a) das Schiff einen Schaden durch Aufgrundlaufen, Zusammenstoß, Feuer, Wetter oder Explosion erlitten hat oder
   b) Ausfälle in einem System aufgetreten sind, das für die Stabilität oder sichere Fahrt unverzichtbar ist,

   und dadurch die sichere Schiffsführung beeinträchtigt wird oder worden ist oder
3. eine erhebliche Gefährdung oder Schädigung der Meeresumwelt eingetreten ist.

(3) Unabhängig von Absatz 1 haben auch die See-Berufsgenossenschaft, eine vom oder für den Schiffseigner herangezogene Klassifikationsgesellschaft und die Lotsen des betroffenen Schiffes eine Meldepflicht für die in Absatz 2 genannten Vorkommnisse.

(4) Die Schifffahrtspolizeibehörden des Bundes unterrichten die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung unverzüglich über jedes schaden- oder gefahrverursachende Vorkommnis im Sinne des Absatzes 2, das Gegenstand ihrer Tätigkeit im Rahmen der Abwehr oder

Entwurf | Beschlüsse des 15. Ausschusses

Bekämpfung von Gefahren im Sinne des Seeaufgabengesetzes ist.

(5) Zur Vervollständigung der Meldung ist der Betreiber des Schiffes auf Verlangen der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung verpflichtet, auf zugesandtem Formblatt einen ausführlichen Bericht vorzulegen.“

2. In § 10 Abs. 1 wird nach Nummer 8 die folgende neue Nummer 8a eingefügt:

„8a. § 6a Abs. 1 eine Meldung nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig macht,“

**Artikel 5**

**Änderung des Gesetzes über das Seelotswesen**

Das Seelotsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. September 1984 (BGBl. I S. 1213), zuletzt geändert durch Artikel 3 Nr. 3 des Gesetzes vom 17. Juli 1997 (BGBl. I S. 1832), wird wie folgt geändert:

1. § 9 Nr. 1 und 2 wird wie folgt gefasst:

„1. ein Befähigungszeugnis ohne Einschränkung in den nautischen Befugnissen zum Kapitän für den Dienst auf anderen als Fischereifahrzeugen oder ein als gleichwertig anerkanntes Befähigungszeugnis eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum besitzt,

2. ausweislich des Seefahrtbuches oder eines gleichwertigen amtlichen Dokuments nach dem Erwerb eines solchen Befähigungszeugnisses eine Seefahrtzeit von mindestens zwei Jahren als Kapitän oder nautischer Schiffsoffizier geleistet hat,“

2. § 16 wird wie folgt geändert:

a) Es wird folgender Absatz 1 eingefügt:

„(1) Untersagt ein Seeamt einem Seelotsen die Ausübung der Befugnisse eines in § 9 Nr. 1 genannten Befähigungszeugnisses, so ist dem Inhaber die Berufsausübung als Seelotse nach Anhörung der Bundeslotsenkammer zu untersagen; die Dauer der Untersagung soll der vom Seeamt festgelegten Dauer entsprechen.“

b) Der bisherige Wortlaut des § 16 wird Absatz 2.

**Artikel 5**

**Änderung des Gesetzes über das Seelotswesen**

unverändert

**Artikel 6**

**Änderung des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt und zum Protokoll vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit fester Plattformen, die sich auf dem Festlandsockel befinden**

Artikel 3 des Gesetzes vom 13. Juni 1990 zu dem Übereinkommen vom 10. März 1988 zur Bekämpfung wider-

**Artikel 6**

**Änderung des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt und zum Protokoll vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit fester Plattformen, die sich auf dem Festlandsockel befinden**

unverändert

Entwurf

rechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt und zum Protokoll vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit fester Plattformen, die sich auf dem Festlandsockel befinden (BGBl. II S. 494), wird durch folgenden neuen Artikel 3 ersetzt:

„Artikel 3

(1) Hat der Kapitän eines Schiffes unter der Bundesflagge begründeten Anlass zu der Annahme, dass eine Person, die er an Bord mitführt, eine der in Artikel 3 des Übereinkommens genannten Straftaten begangen hat, und will er diese Person übergeben, so ist er verpflichtet, die Behörden des Empfangsstaates, sofern durchführbar, nach Möglichkeit vor Einlaufen in das Küstenmeer dieses Staates von dieser Absicht sowie den Gründen zu unterrichten.

(2) Der Kapitän eines Schiffes unter der Bundesflagge kann Gegenstände, die sich auf eine solche Straftat beziehen und deren Verbleib an Bord eine unmittelbare Gefahr für die Sicherheit des Schiffes oder seiner Besatzung darstellen würde, den Behörden eines Empfangsstaates zur Verfügung stellen.“

**Artikel 7**

**Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang**

Die auf den Artikeln 3 und 4 beruhenden Teile der dort geänderten Rechtsverordnungen können aufgrund der jeweils einschlägigen Ermächtigungen durch Rechtsverordnung geändert werden.

**Artikel 8**

**Neubekanntmachung des Seeaufgabengesetzes**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann den Wortlaut des Seeaufgabengesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

**Artikel 9**

**Aufhebung von Rechtsvorschriften**

(1) Das Seeunfalluntersuchungsgesetz vom 6. Dezember 1985 (BGBl. I S. 2146), zuletzt geändert durch … (BGBl. I S. …), wird aufgehoben. Für Verwaltungsakte des Seeamts, die vor dem •• ergangen sind, sind hinsichtlich des Verfahrens vor dem Bundesoberseeamt bis zum 31. Dezember 2001 die Abschnitte 5 bis 7 des Seeunfalluntersuchungsgesetzes in Verbindung mit § 7 und der Anlage der Verordnung zur Durchführung des Seeunfalluntersuchungsgesetzes weiter anzuwenden. Seeunfälle, über die ein Seeamt nach dem Seeunfalluntersuchungsgesetz durch Spruch entschieden hat, gelten nicht als Vorkommnisse im Sinne des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes.

Beschlüsse des 15. Ausschusses

**Artikel 7**

**Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang**

unverändert

**Artikel 8**

**Neubekanntmachung des Seeaufgabengesetzes**

unverändert

**Artikel 9**

**Aufhebung von Rechtsvorschriften**

**(1) Das Seeunfalluntersuchungsgesetz vom 6. Dezember 1985 (BGBl. I S. 2146), zuletzt geändert durch … (BGBl. I S. …), wird aufgehoben. Dies gilt nicht in Bezug auf Rechtsbehelfe gegen Entscheidungen der Seeämter und des Bundesoberseeamts nach dem Seeunfalluntersuchungsgesetz mit der Maßgabe, dass über Widersprüche gegen die Sprüche der Seeämter nach § 33 entschieden wird.** Seeunfälle, über die ein Seeamt nach dem Seeunfalluntersuchungsgesetz durch Spruch entschieden hat, gelten nicht als Vorkommnisse im Sinne des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes.

**(2) § 111 der Bundesgebührenordnung für Rechtsanwälte in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 368-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch …, wird aufgehoben.**

Entwurf

(2) Das Gesetz über die Küstenschifffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2809, 3499) wird aufgehoben.

(3) Die Verordnung über den Betrieb von Küstenschifffahrt durch norwegische Seeschiffe vom 23. Juli 1997 (BGBl. I S. 1919) wird aufgehoben.

**Artikel 10**

**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am Tage nach der Verkündung in Kraft. Artikel 1 Nr. 2 und Artikel 9 Abs. 2 und 3 treten am 1. Januar 2002 in Kraft.

Beschlüsse des 15. Ausschusses

**(3)** Das Gesetz über die Küstenschifffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2809, 3499) wird aufgehoben.

**(4)** Die Verordnung über den Betrieb von Küstenschifffahrt durch norwegische Seeschiffe vom 23. Juli 1997 (BGBl. I S. 1919) wird aufgehoben.

**Artikel 10**

**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am Tage nach der Verkündung in Kraft. **Artikel 9 Abs. 3 und 4 tritt 30 Tage nach diesem Zeitpunkt in Kraft.**

# Bericht der Abgeordneten Annette Faße, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Helmut Wilhelm (Amberg), Hans-Michael Goldmann, Dr. Winfried Wolf

## I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 14/6455 in seiner 182. Sitzung am 5. Juli 2001 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an den Innenausschuss, den Rechtsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie und den Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen.

Er hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 14/6892 in seiner 190. Sitzung am 27. September 2001 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an den Innenausschuss, den Rechtsausschuss, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Ausschuss für Tourismus, den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union und den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

## II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

**Zu 1.**

Mit dem Gesetzentwurf Drucksache 14/6455 sollen verbindliche Vorschriften des internationalen Seesicherheitssystems in das Bundesrecht, insbesondere auf den Gebieten „Mindestsicherheitsanforderungen und Qualifizierung von Seeleuten an Bord“ und „Hafenstaatkontrolle“ sowie „Seeunfalluntersuchung“, umgesetzt werden. Der Schwerpunkt eines praxisgerechten maritimen Sicherheitskonzeptes soll in der Verhinderung von Havarien und daraus folgenden Schädigungen liegen. Durch die Einführung eines neuen amtlichen internationalen Untersuchungsverfahrens im Rahmen einer kontinuierlichen Qualitätsverbesserung, internationaler Zusammenarbeit und maritimer Sicherheitspartnerschaft soll die Sicherheitskultur des internationalen Seesicherheitssystems auf die wichtigen Präventionsaufgaben der deutschen amtlichen Seeunfalluntersuchung erstreckt werden. Das Bundesoberseeamt soll in eine streng unabhängige „Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung“ umgewandelt werden. Die Funktionen der fünf Seeämter hinsichtlich der Einschränkung der Befugnisse bzw. Entziehung von Befähigungszeugnissen sollen fortgeführt und erweitert werden.

**Zu 2.**

In dem Gesetzentwurf Drucksache 14/6892 wird vorgeschlagen, das SeeUG vom 6. Dezember 1985 entsprechend den IMO-Standards neu zu fassen und dabei den IMO-Code in das deutsche Seeunfalluntersuchungsrecht zu übernehmen, die Seeämter und das Bundesoberseeamt mit ihren Untersuchungsausschüssen zu erhalten und ihre Kompetenzen, ihre Funktion und ihre Unabhängigkeit zu stärken, die Verfahrens- und Prozessrechte der Beteiligten entsprechend dem Verwaltungsverfahrensrecht zu wahren sowie das Interesse der Öffentlichkeit an Aufklärung und Information, die Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen entsprechend dem IMO-Standard und die effiziente und zielgerichtete Untersuchung von Seeunfällen und Vorkommnissen auf See zu sichern.

## III. Stellungnahme der mitberatenden Ausschüsse

1. Der **Innenausschuss** hat den Gesetzentwurf Drucksache 14/6455 in seiner Sitzung am 30. Januar 2002 beraten und empfiehlt dessen Annahme mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, FDP und PDS.

   Der **Rechtsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 114. Sitzung am 30. Januar 2002 beraten und empfiehlt dessen Annahme mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, FDP und PDS.

   Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Gesetzentwurf in seiner 72. Sitzung am 30. Januar 2002 beraten und empfiehlt dessen Annahme mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, FDP und PDS.

   Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Gesetzentwurf in seiner 77. Sitzung am 30. Januar 2002 beraten und empfiehlt dessen Annahme mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der PDS.

2. Der **Innenausschuss** hat den Gesetzentwurf Drucksache 14/6892 in seiner 85. Sitzung am 30. Januar 2002 beraten und empfiehlt dessen Ablehnung mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen, der Fraktion der CDU/CSU und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktion der FDP.

   Der **Rechtsausschuss** hat den Gesetzentwurf Drucksache 14/6892 in seiner 114. Sitzung am 30. Januar 2002 beraten und empfiehlt dessen Ablehnung mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der CDU/CSU.

   Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf Drucksache 14/6892 in seiner 75. Sitzung am 30. Januar 2002 beraten und empfiehlt dessen Ablehnung mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP.

   Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Gesetzentwurf Drucksache 14/6892 in seiner 77. Sitzung am 30. Januar 2002 beraten und empfiehlt dessen Ablehnung mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP.

   Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat den Gesetzentwurf Drucksache 14/6892 in seiner 83. Sitzung am 14. November 2001 beraten und empfiehlt dessen Ablehnung mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der

CDU/CSU und FDP bei Enthaltung der Fraktion der PDS.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf Drucksache 14/6892 in seiner 96. Sitzung am 23. Januar 2002 beraten und empfiehlt dessen Ablehnung mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der PDS.

## IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat zu den Gesetzentwürfen in seiner 64. Sitzung am 12. September 2001 eine öffentliche Anhörung beschlossen. Diese hat er in seiner 71. Sitzung am 14. November 2001 durchgeführt. An der Anhörung haben als Sachverständige teilgenommen:

– Prof. Dr. jur. LL. M. Rainer Lagoni, Universität Hamburg, Institut für Seerecht und Seehandelsrecht
– Peter Schlegel, Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU)
– Kapitän Prof. Werner Huth, Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e. V. – VDKS
– Dieter Benze, Ver.di Vorstandssekretariat
– Jochen Hinz, Vorsitzender des Personalrats der WSD Nord und Beauftragter des Hauptpersonalrats beim BMVBW
– Dr. Fritz Frantzioch, Bundesoberseeamt
– Dr. Bernd Kröger, Verband Deutscher Reeder
– Prof. Dr. Werner von Unruh
– Rechtsanwalt Kapitän Jens Paulsen
– Rechtsanwalt Dr. Julius Drumm
– Kapitän Hans Werner Schleiter

Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf das Protokoll der 71. Sitzung des Ausschusses mit den dort beigefügten schriftlichen Stellungnahmen der Sachverständigen verwiesen.

In seiner 75. Sitzung am 30. Januar 2002 hat der Ausschuss die Gesetzentwürfe abschließend beraten. Die Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben gemeinsam Änderungsanträge im Ausschuss eingebracht, deren Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und der Begründung unter **V.** ergibt.

Der Ausschuss hat die Änderungsanträge der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 906 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Enthaltung der Fraktion der PDS und Nichtbeteiligung der Fraktion der CDU/CSU an der Abstimmung angenommen.

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der FDP und der Fraktion der PDS bei Nichtbeteiligung der Fraktion der CDU/CSU an der Abstimmung, den Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksache 14/6455 – in der Fassung der Änderungsanträge der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN anzunehmen.

Die Fraktion der CDU/CSU hat sich an den Abstimmungen nicht beteiligt. Sie vertrat die Auffassung, ihr seien die Anträge der Koalitionsfraktionen zu spät bekannt gegeben worden.

Er empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der PDS, den Gesetzentwurf der Fraktion der FDP – Drucksache 14/6892 abzulehnen.

Die **Fraktion der SPD** meinte, der Regierungsentwurf sehe erstmals durch die Einrichtung einer unabhängigen Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung die Trennung der Prävention von der Klärung persönlicher Verantwortung vor. Die Seeämter und die ehrenamtliche Tätigkeit blieben erhalten. Der Gesetzentwurf lehne sich an die Regelungen zur Flugunfalluntersuchung an, die 1998 einstimmig verabschiedet worden seien. Er diene auch der Umsetzung internationaler Verpflichtungen. Die Bundesrepublik Deutschland sei verpflichtet, die EU-Richtlinie und den IMO-Code umzusetzen. Man wolle auch Schritt für Schritt die Empfehlungen der Expertenkommission zu der Havarie der „Pallas“ durch gesetzliche Regelungen umsetzen. Sie sei der Auffassung, dass die Struktur des Gesetzentwurfs der Bundesregierung richtig sei, weil man nur mit dieser Struktur allen rechtlichen Vorgaben gerecht werden könne. Mit dieser Struktur werde auch deutlich, dass es nicht mehr in erster Linie um die Aufklärung von Verfehlungen einzelner gehe, sondern um Prävention. Die einzurichtende Bundesstelle solle in ihren Berichten auch etwaigen Handlungsbedarf für den Gesetzgeber aufzeigen, was es bislang nicht gegeben habe. Man habe unter Einbeziehung der Stellungnahme des Bundesrates und der Ergebnisse der Anhörung geprüft, wo Änderungen an dem Gesetzentwurf notwendig seien. Man habe dabei sehr viele Anmerkungen des Bundesrates aufgegriffen. Der Gesetzentwurf der Fraktion der FDP entspreche nicht den Anforderungen der internationalen Rechtsvorschriften. Es sei rechtlich unzulässig, Ursachenerforschung und Patententzug nicht zu trennen.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erklärte, dass sämtliche Bundesländer eine dem Gesetzentwurf entgegengesetzte Position verträten. Auch alle Verbände an der Küste seien gegen den Gesetzentwurf der Bundesregierung. Der Gesetzentwurf beinhalte radikale Einschnitte und einen radikalen Systembruch. Der Kern des Gesetzes sei die Abschaffung eines unabhängigen Verfahrens zugunsten eines rein internen Verwaltungsverfahrens. Praktisch gebe es in Zukunft keine öffentlichen Seeamtsverhandlungen mehr und damit keine Kontrolle durch die Öffentlichkeit. Es sei ein ernster Vorgang, dass die Öffentlichkeit ausgesperrt werde, sie müsse weiter zugelassen sein. Die von den Koalitionsfraktionen vorgesehene Änderung, nach der statt eines Beteiligten nur noch ein Betroffener die Ausschließung der Öffentlichkeit verlangen könne, bringe keine Verbesserung, denn der Betroffene wolle in der Regel nicht, dass die Öffentlichkeit zugelassen werde. Konsequenz des Gesetzentwurfs sei auch, dass man künftig auf den Sachverstand ehrenamtlich Tätiger weitgehend verzichte. Es finde eine Verlagerung auf in diesem Bereich fachlich weniger qualifizierte Zivil- und Strafgerichte statt. Zu dem Argument, dass die Seeunfalluntersuchung der Flugunfalluntersuchung vergleichbar geregelt werden solle, sei zu sagen, dass Flugunfälle zu 90 % auf technisches Versagen, Seeunfälle zu 90 % auf mensch-

liches Fehlverhalten zurückzuführen seien und während bei Flugzeugen 20 verschiedene Typen betroffen seien, seien es bei Seeunfällen 3 000 verschiedene Typen von Booten. Deshalb fehle die Vergleichbarkeit. Dass die Anpassung an die internationalen Regelungen auch anders möglich sei, zeigten die Beispiele Großbritanniens, Schwedens und Dänemarks. Die Auflösung der Seeämter sei die Konsequenz des Gesetzentwurfs der Regierung, denn diese seien dann mittelfristig ohne Aufgaben.

Die Fraktion **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, Zweck des Gesetzes sei in erster Linie die Unfallverhütung. Die Bevölkerung der Küstenregionen solle umfassend und effektiv geschützt werden. Dafür sei eine Trennung der Untersuchung des Unfallhergangs sowie der Schlussfolgerungen daraus von dem Verfahren erforderlich, in dem die Frage der persönlichen Verantwortlichkeit geklärt werde. Dies geschehe mit dem Gesetzentwurf der Bundesregierung. An dem Verfahren, in dem die Frage der persönlichen Vorwerfbarkeit geklärt werde, ändere sich fast nichts. Dass Grundsätze des Datenschutzes in das Verfahren eingeführt würden, solle für alle selbstverständlich sein. Es sei zutreffend, dass die Änderungen über die Anforderungen des IMO-Codes und der EU-Richtlinie hinausgingen. Dies sei aber richtig und notwendig. Die persönliche Vorwerfbarkeit werde von den Seeämtern untersucht, die erhalten blieben. Zusätzlich finde die Untersuchung der objektiven Ursachen vor der Bundesstelle statt. Zweck des Berichts, den die Bundesstelle erstelle, sei es, die Öffentlichkeit über die Unfallursachen und über Präventionsmöglichkeiten zu informieren. Der Gesetzentwurf entspreche diesbezüglich nahezu vollständig dem 1998 einstimmig verabschiedeten Flugunfalluntersuchungsgesetz. Auch bei der Flugunfalluntersuchung gebe es unterschiedliche Flugzeugtypen und unterschiedliche Absturzregionen. Es sei nicht nachzuvollziehen, weshalb hier unter verwaltungstechnischen Gesichtspunkten Unterschiede gegeben sein sollten. Der Gesetzentwurf führe ein Verfahren für Seeunfälle ein, welches sich bei Flug- und Eisenbahnunfällen seit langem bewährt habe.

Die **Fraktion der FDP** führte aus, an der Küste werde von allen bedauert, dass die Koalition ein bewährtes System zerschlagen wolle. Es sei arrogant, ein regional bewährtes Verfahren gegen die einhellige Ablehnung aller Institutionen vor Ort zu ändern. Bei der Anhörung hätten sich die Verbände gegen den Regierungsentwurf ausgesprochen. Zur Umsetzung der internationalen Vorgaben genüge eine einfache Ergänzung der bisherigen Regelungen. Es sei falsch zu behaupten, das neue Verfahren sei weiterhin öffentlich. Es solle ein behördeninternes Verfahren stattfinden, welches die Rechte der Beteiligten massiv einschränke. Die Abschaffung der Seeämter sei eine logische Konsequenz des Regierungsentwurfs. Es sei richtig, dass es bei der Seeunfalluntersuchung kein der Flugunfalluntersuchung vergleichbares Verfahren gebe; das bestehende Verfahren der Seeunfalluntersuchung sei besser als das der Flugunfalluntersuchung. Man wolle das Verfahren der Flugunfalluntersuchung hier in einem völlig anderen Bereich anwenden, obwohl die Unfälle auch regional häufig unterschiedliche Ursachen hätten. Der Gesetzentwurf der Fraktion der FDP belasse, anders als der Regierungsentwurf, die Untersuchung des Aspekts der objektiven Unfallursachen und des Aspekts der individuellen Verfehlung bei den Seeämtern und erhalte damit im Grunde die bestehenden Seeamtsverfahren. Er entwickle das Seeuntersuchungsgesetz weiter, behalte die Öffentlichkeit des Verfahrens bei und wahre die Rechte der Beteiligten. Die Regierung könne sich bei ihrem Gesetzesvorhaben nicht auf die „Pallas“-Kommission berufen, da das Ministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erst auf die Aufnahme der Empfehlung 24 gedrängt habe, die man jetzt umzusetzen vorgäbe. Die Auffassung, dass der Gesetzentwurf der FDP-Fraktion nicht verfassungskonform sei, sei falsch.

Die **Fraktion der PDS** meinte, man müsse fragen, weshalb die in dem Gesetzentwurf der Bundesregierung enthaltenen Verschlechterungen durchgesetzt werden sollten, obwohl alle Küstenländer und alle Verbände dagegen seien. Die Einschränkung der Öffentlichkeit des Verfahrens, die Abschaffung bewährter Praktiken und die Absenkung des Niveaus bei der Lotsenausbildung seien eindeutig Verschlechterungen.

## V. Begründung

**Zu Nummer 2 der zur Überschrift des Gesetzes gehörigen Fußnote**

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung an die neue am 4. April 2001 erfolgte Änderung des Gemeinschaftsrechts.

### Zu Artikel 1 (Änderung des Seeaufgabengesetzes)

**Zu Nummer 2**

**Zu Buchstabe a**

Wie von der Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung „zu Nummer 1“ (Seite 52 der Drucksache 14/6455) vorgeschlagen wird noch deutlicher sichergestellt, dass hier Belange der Länder nicht berührt sind.

**Zu Buchstabe b**

Die Änderung entspricht einer Anregung der Ständigen Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen (StAK) mit dem Ziel, damit die Bedenken des Bundesrates gegen Nummer 2 ohne grundlegende Abänderung des Regierungsentwurfs auszuräumen.

**Zu Nummer 3**

Die Streichung entspricht einem Vorschlag der Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung „zu Nummer 1“, der der Bundesregierung Gelegenheit geben sollte, ihren Textvorschlag sowie die Begründung zu überarbeiten und außerhalb dieses Gesetzentwurfs weiterzuverfolgen. Eine überarbeitete Fassung liegt jetzt in Artikel 2 des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Seemannsgesetzes und anderer Gesetze (BT-Drs. 14/7760) vor. Durch die Streichung der Nummer 3 erledigen sich Bedenken, die der Bundesrat gegen die Eingangsformel geäußert hat.

**Zu Nummer 10**

**Zu § 15 Abs. 1**

Die Änderung entspricht einer Forderung des Bundesrates nach zusätzlicher Präzisierung (Bestimmtheitsgebot) und

wurde auch von der Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung „zu Nummer 3“ (S. 53/54) vorgeschlagen.

**Zu § 15 Abs. 2**

Es handelt sich um eine Anpassung an die Währungsumstellung.

## Zu Artikel 2 (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz)

**Zu § 1**

Der Wortlaut in Absatz 2 wird sprachlich vereinfacht. Die Neufassung des Absatzes 3 Satz 2 bringt deutlicher zum Ausdruck, dass nicht in die Gesetzgebungszuständigkeit der Bundesländer eingegriffen wird. Dabei erledigen sich die zu § 1 Abs. 3 SUG-E im Zusammenhang mit der Eingangsformel geäußerten Bedenken des Bundesrates. Die Änderung berücksichtigt den Vorschlag der Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung „zu Nummer 1“ (S. 52) und entspricht dem Wortlaut des § 1 Abs. 1 Nr. 2 des geltenden Seeunfalluntersuchungsgesetzes, das keiner Zustimmung des Bundesrates bedurfte.

**Zu § 2**

Die jeweilige Aktualisierung der Anlage nach Maßgabe des international verbindlichen Sachstandes (§ 2 Abs. 2) soll vom Bundesgesetzgeber selbst vorgenommen werden.

**Zu § 9**

Die Neufassung von Absatz 2 Satz 1 ist rein redaktioneller Natur und dient der Lesbarkeit. Der neue Satz 3 entspricht der vom Bundesrat in seiner Stellungnahme unter Nr. 5 Buchstabe b eingeführten, in Abschnitt 2 des IMO-Codes enthaltenen Formulierung, wie sie von der Bundesregierung (Gegenäußerung S. 58) übernommen wurde.

**Zu § 11**

In Absatz 1 wird die Pflicht zur Untersuchung, die sich nach den internationalen Untersuchungsregelungen richtet und beispielsweise sämtliche Vorkommnisse von Schiffen unter der Bundesflagge mit Todesfolge oder Verletzung von Menschen (vgl. ILO-Übereinkommen 147) sowie mit größeren Meeresverschmutzungen (vgl. MARPOL-Übereinkommen) erfasst, zur Vermeidung von Auslegungsschwierigkeiten hinsichtlich der Bezugnahme auf Art. 94 Abs. 7 SRÜ (Abschnitt 1 A 1. der Anlage zum SUG) durch einen Zusatz so ausformuliert, dass zweifelsfrei auch alle Vorkommnisse mit schweren Schäden an Schiffen unter der Bundesflagge von der Untersuchungspflicht erfasst werden.

In Absatz 2 war die bisherige Formulierung insofern missverständlich, als sie zu dem Eindruck geführt hat, die Bundesregierung wolle mit § 11 SUG-E zu einer Einschränkung der Untersuchungen gelangen. Dabei wurde jedoch § 11 Abs. 1 SUG-E nicht berücksichtigt, der die Untersuchungspflichten zum Teil beträchtlich ausweitet. Mit der Neuformulierung in Absatz 2 wird insbesondere dem Anliegen einiger Küstenländer entsprochen, das öffentliche Interesse an der Untersuchung uneingeschränkt zur Geltung zu bringen.

**Zu § 12**

Für die grundlegend wichtige Unabhängigkeit der Untersuchungstätigkeit der Bundesstelle, die auch der Bundesrat grundsätzlich begrüßt hat, wird in Absatz 3 – wie von der Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung „zu Nummer 4 Buchstabe a“ (S. 54) vorgeschlagen – klargestellt, dass sie sich auf die Untersuchung auch anderer Vorkommnisse als Unfälle erstreckt.

Im Hinblick auf das vom Bundesrat geäußerte Interesse an der möglichst weitgehenden Heranziehung bestimmter Sachverständiger im Verfahren der Bundesstelle soll die entsprechende Vorschrift des Absatzes 4, nach der sich die Bundesstelle geeigneter privater Personen als Beauftragte bedient, wie von der Bundesregierung „zu Nummer 4 Buchstabe b“ (S. 55) vorgeschlagen auch auf die Untersuchung anderer Vorkommnisse als Unfälle erweitert werden.

**Zu § 15**

**Zu Absatz 1**

Zu Nummer 3 wird die terminologische Präzisierung in der Gegenäußerung der Bundesregierung (S. 58) übernommen.

In Nummer 8 wird unter Berücksichtigung des § 13 Abs. 3 SUG-E im Hinblick auf die Küstenländer klargestellt, dass es sich hier ausschließlich um die gegebenenfalls zuständigen Behörden des Bundes (vgl. die Nothäfen des Bundes) handelt.

Zu Nummer 11 wird die terminologische Präzisierung in der Gegenäußerung der Bundesregierung (S. 58) übernommen.

Zu Nummer 16 wird ebenfalls die terminologische Präzisierung in der Gegenäußerung der Bundesregierung (S. 58) übernommen.

**Zu Absatz 6 (neu)**

Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme „zu Artikel 2 (allgemein)“ Buchstabe b die Hinzuziehung von „Sachverständigen mit revierspezifischen Kenntnissen“ gefordert. Zwar hat die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung zu Recht darauf hingewiesen, dass eine zwingende Vorgabe zur Heranziehung bestimmter Expertengruppen nicht mit der – auch vom Bundesrat grundsätzlich begrüßten – Unabhängigkeit der Bundesstelle vereinbar wäre. Dem Anliegen des Bundesrates kann jedoch unter Wahrung dieser Unabhängigkeit weitgehend dadurch entsprochen werden, dass der Bundesstelle für Unfälle in deutschen Schifffahrtsrevieren eine entsprechende Prüfungspflicht aufgegeben wird.

**Zu Absatz 8 (neu)**

Auch die zur amtlichen Zeugniserteilung mitwirkenden Klassifikationsgesellschaften können – sofern ihre Tätigkeit im Untersuchungsbericht als unfallrelevanter Sachverhalt in Betracht gezogen wird – ein legitimes Interesse an einer Anhörung nach § 17 FlUUG haben. Das Gleiche gilt – wie beispielsweise im Fall des Fischkutters „Beluga“ geltend gemacht worden ist – für die Hinterbliebenen von unfallbetroffenen verantwortlich tätig gewesenen Besatzungsmitgliedern.

**Zu § 19**

Wie von der Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung „zu Nummer 5 Buchstabe d“ (S. 59) vorgeschlagen, wird hiermit die Notwendigkeit, die internationalen Untersuchungsregelungen und insbesondere den Abschnitt 10 des IMO-Codes umzusetzen, mit dem Anliegen des Bundesrates in Einklang gehalten, die Anwendung der §§ 54 und 96 StPO sicherzustellen.

**Zu § 22**

Durch die Ersetzung des bisherigen Wortes „Vorprüfung“ soll sprachlich vermieden werden, dass die hier gemeinte Prüfung, ob ein öffentliches Untersuchungsinteresse gegeben sein kann, mit einer Voruntersuchung der Unfallursachen verwechselt wird.

**Zu § 23**

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zur Änderung von § 22 Abs. 1.

**Zu § 25**

Die Änderungen räumen die verfassungsrechtlichen Bedenken (Urteil des BVerfG Bd. 93 S. 37 ff.) aus, die bei der Anhörung für den bisher möglichen Fall geäußert wurden, dass der Vorsitzende und der Ständige Beisitzer von den drei ehrenamtlichen Beisitzern bei einem belastenden Verwaltungsakt überstimmt werden (Ausschuss-Drs. 14/807 S. 78/79). Die neue Formulierung folgt dem Wortlaut aus § 91 VwVfG.

**Zu § 29**

Auch Betroffenen, die nicht Beteiligte im Sinne des § 22 Abs. 3 sind, muss zur Wahrung des Grundrechts auf informationelle Selbstbestimmung ein Widerspruchsrecht eingeräumt werden.

**Zu § 33**

Mit der Neufassung des § 33 soll der Forderung des Bundesrates entsprochen werden, dass die Möglichkeit des Widerspruchs gegen den Spruch des Seeamts erhalten bleibt. Zwar hat die Bundesregierung unter Hinweis auf § 70 VwVfG zu Recht geltend gemacht, dass bei der heute nur noch sehr geringen Zahl von Widersprüchen die Aufrechterhaltung einer gesonderten Bundesoberbehörde als Widerspruchsbehörde mit einem Spruchkörper mit Ständigem Beisitzer und mehreren Juristen (für den Vorsitz) verwaltungsökonomisch nicht mehr tragbar ist. Die Forderung des Bundesrates nach einem zweistufigen Verfahren kann jedoch auch in der Weise erfüllt werden, dass die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord mit ihrem vorhandenen Personal über die Widersprüche entscheidet.

**Zur Anlage zu Artikel 2**

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung an die neue am 4. April 2001 erfolgte Änderung des Gemeinschaftsrechts.

## Zu Artikel 3

Das in den Nummern 3 und 4 genannte Datum ist nicht mehr aktuell. Bei Nummer 6 handelt es sich um eine Anpassung an die Währungsumstellung.

## Zu Artikel 9 (Aufhebung von Rechtsvorschriften)

Die in Absatz 1 genannte Regelung in Bezug auf das Datum 31. Dezember 2001 ist nicht mehr aktuell. Der vorgeschlagenen Neufassung des § 33 SUG (Widerspruchsverfahren) ist Rechnung zu tragen. Der Fortfall des Bundesoberseeamts als Widerspruchsinstanz sowie die vom SUG vollzogene Abkehr von einer Orientierung der Seeunfalluntersuchung am Strafprozess ziehen – wie von der Bundesregierung in der Gegenäußerung „zu Nummer 4 Buchstabe c“ (S. 57) vorgeschlagen – die Aufhebung des § 111 BRAGO nach sich (Absatz 2).

## Zu Artikel 10

Die vorgeschlagene Regelung bedarf einer zeitlichen Anpassung, da der Termin 1. Januar 2002 nicht mehr aktuell ist.

Berlin, den 30. Januar 2002

**Annette Faße**
Berichterstatterin

**Wolfgang Börnsen (Bönstrup)**
Berichterstatter

**Helmut Wilhelm (Amberg)**
Berichterstatter

**Hans-Michael Goldmann**
Berichterstatter

**Dr. Winfried Wolf**
Berichterstatter



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333